/tasimadunyasi /tasimadunyasi /tasimadunyasi

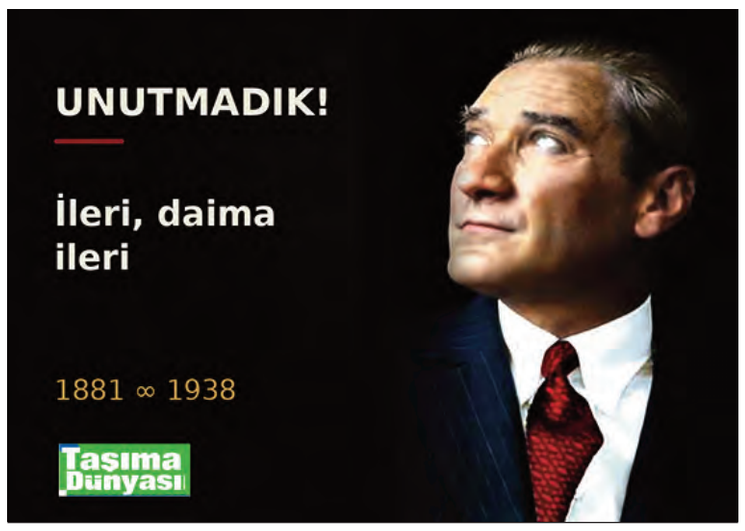
Taşıma Dünyası Gazetesi

info@tasimadunyasi.com

Hızlı, Güvenli, Çevreci ve Sürdürülebilir Taşımacılık

Yıl: 16 • Sayı: 471 • 10 Kasım 2026 • Fiyatı: 50 TL

www.tasimadunyasi.com



TAKOGRAFTA 2027 DÖNEMİ

YENİ ZORUNLULUKLAR VE AĞIR CEZALAR

2027'de takograf yükümlülüğü yeni araç gruplarını da kapsayacak. Model yılına göre geçiş takvimi ile ilk tescilde 27 Şubat 2027 sınırı uygulanacak; ihlallerde ceza 740 bin TL'ye çıkabilecek.

Erkan YILMAZ

7574 sayılı Kanun, takografı azami yüklü ağırlığı 3,5 tonu aşan yük taşıtlarında ve mevzuat kapsamında yolcu taşıyan, sürücü dahil 17'den fazla koltuklu araçlarda zorunlu kıldı. Kapsama giren araçlar model yılına göre takvime tabi. İlk tescil edilecek belediye içi ticari ve resmî araçlar için tanınan süre 27 Şubat 2027'de dolacak. Muafiyetler saklı.

Takograf ihlalinde sürücüye 75 bin TL ceza; cihaza müdahale veya müdahaleli cihazı kullanmada 185 bin TL, tekrarında 370 bin TL uygulanıyor. Sürücü işleten değilse denetim yükümlülüğünü ihmal eden işletmeye sürücü cezasının iki katı kesilebiliyor; tekrarlanan müdahale ihlalinde bu tutar 740 bin TL'ye çıkıyor. Takografsız araç trafikten menediliyor.

25'te





Sağlık Bakım Tırı'na Paris'te iki Gold Stevie

Mercedes-Benz Türk İletişim Müdürü Miray Demirel,"Sağlık Bakım Tırı'nı hayata geçirirken uzun yol şoförlerinin sağlığına ve iyi oluşuna katkı sunmayı hedefledik" dedi.

3'te



Türker Turizm Yönetim Kurulu Başkanı Yekta Türker:

2026 beklentileri karşılamadı, 2027 daha zor geçecek

Özel Röportaj: Erkan Yılmaz - Muammer Başkan

Yekta Türker, 2026'da talep düşüşü ve 120 güne uzayan vadeleri aktardı; borçlu taşımacıları 2027'de zor günler bekliyor, Pamukkale'de 10-12 otobüs yenileme planı gündemde.

18-19'da



Şennik Turizm'den Sağlık Sektörüne Yeni Yatırım:

Şennik Ambulans hizmete başladı

16'da

MEKS, Avrupa operasyonlarını



Tırsan ile güçlendirdi

Tırsan, MEKS Lojistik ve grup şirketlerine 43 adetlik teslimatı tamamladı. Yeni filo yatırımı, şirketin Türkiye ile Avrupa arasındaki otomotiv ve tekstil taşımalarını destekleyecek.

26'da

MAPAR Otomotiv ile Yeni Aksaray Seyahat'ten

30 MAN Lion's Coach için imza



Yeni Aksaray Seyahat'in otobüs yatırımı için imzalar, MAPAR Otomotiv Yönetim Kurulu Başkanı **Yalçın Şahin** ile Yeni Aksaray Seyahat Yönetim Kurulu Başkanı **Nurettin Yumuşak** arasında atıldı.

6'da

MAPAR Otomotiv'den



Gürsel Turizm'e 10 MAN Lion's Coach



23'te

EGETURDER ve Öz İkizler Başkanı Özer Bür, şoförlerin haklarının güvenceye alınmasını, koşullarının düzeltilmesini ve maaşlarının iki asgari ücretten az olmamasını istedi.



50 üstyapı üreticisi İzmir'de buluştu

Volvo Trucks, üstyapının geleceğini iş ortaklarıyla şekillendirdi

26'da

İZTO 44. Meslek Komitesi'nde yeni dönem

Seçimlerde **Alper Kırkpınar, Süleyman Kumaç, İsmail İpek, Özkan Özseçkin, ve Fatih Boyacı**'dan oluşan liste, üyelerin desteğini alarak seçimi kazandı. **Süleyman Kumaç meslek komitesi başkanı** oldu.

17'de

Ali Osman Ulusoy'dan Filo Yatırımı:

15 Yeni Otobüsün 3'ünü Teslim Aldı

4'te



Dr. Zeki Dönmez

Yönetmeliğe göz atalım

22'de



Mustafa Yıldırım

Taşımacılıkta sade ve uygulanabilir mevzuat

24'te



Cumhur Aral

Z'den Sonra Ne Gelir?

2'de



Korkut Akın

Helal Harama Yetişemiyor

16'da



Kerem Serkan Çoban

Aptal ile Abdal Arasında

23'te



Oğuz Çoban

Yolcu Sayısı Artarken Kim Büyüyor?

17'de

Z'den Sonra Ne Gelir?



Geçen hafta gerçekleştirdiğim Mardin seyahatim sırasında bölgenin köklü ailelerinden Mungan ailesinin değerli üyelerinden Naci Mungan tarafından bana yöneltilen bir soruyu sizinle paylaşarak yazıma başlıyorum:

"A'dan sonra B gelir, peki Z'den sonra ne gelir?"

İlk bakışta basit görünen bu soru, sıkça konuştuğumuz, teknolojinin içine doğmuş ve bilgiye birkaç dokunuşla ulaşabilen Z kuşağını çağrıştırdı. Alfabenin son harfi Z ise kuşakların isimlendirilmesinde de şimdilik son durak. Peki, sonrasında ne olacak?

Z kuşağı denince, hızlı tüketen, sorgulayan, özgürlüğüne düşkün bir gençlikten söz ediyoruz. Elbette bütün bir kuşağı aynı kefeye koymak haksızlık olur. Aralarında büyük işler başarabilecek, ülkesine ve insanlığa değer katabilecek çok sayıda genç var. Ancak gençleri eleştirmeden önce kendimize sormamız gereken önemli sorular olmalı.

Bu gençleri kim yetiştirdi, onlara nasıl bir dünya bıraktık?

Onlara hangi değerleri öğrettik?

Hangi liderleri, hangi örnekleri gösterdik?

Belki de gençlerden şikâyet etmeden önce, onların içinde yetiştiği topluma bakmamız gerekiyor. Çünkü gençlik yalnızca bir yaş dönemi değildir. Aynı zamanda kendisine gösterilen örneklerin, sunulan imkânların ve yaşadığı dönemin bir sonucudur.

Bir toplumun gençliği, biraz da o toplumun aynasıdır. Onlara yalnızca imkân değil; yön, amaç ve güven vermek de bizim sorumluluğumuzdur.

Tam da burada, 10 Kasım'da başka bir Z'yi düşünmeden edemem. Bizim için liderlikte Z, Mustafa Kemal Atatürk'tür.

Bu, alfabenin son harfi gibi bir bitişi değil, liderlik konusunda ulaşılması güç bir zirveyi anlatıyor. Çünkü Atatürk'ün ardından onunla aynı ölçekte bir liderin gelmediğini düşünmek, yalnızca bir özlem değil, aynı zamanda üzerinde durulması gereken bir gerçektir.

Atatürk'ü yalnızca kazandığı savaşlarla, kurduğu Cumhuriyet'le veya yaptığı devrimlerle anlamaya çalışırsak onu eksik tanımış oluruz. Asıl büyüklüğü, içinde bulunduğu şartları doğru okuyabilmesinde, geleceği bugünden görebilmesinde ve toplumun kaderini değiştirecek cesareti gösterebilmesindeydi. Yıkılmış bir imparatorluğun içinden bağımsız bir ülke çıkardı. Üstelik bunu yalnızca askerî başarılarla değil, akılla, bilimle, eğitimle ve toplumsal dönüşümle gerçekleştirmeye çalıştı.

Kadınların toplumdaki yerinden eğitime, hukuktan ekonomiye kadar attığı adımların ortak bir amacı vardı: Çağdaş, bağımsız ve kendi ayakları üzerinde durabilen bir toplum yaratmak.

Belki de Atatürk'ü diğer liderlerden ayıran en önemli özelliklerden biri, kendi varlığını bir makamın devamına bağlamamasıydı. Kendisine bağlı bir nesil değil, düşünen, sorgulayan, üreten ve gerektiğinde kendisini de eleştirebilen bir gençlik istedi. Gençliğe Hitabesi bunun en açık ifadesidir.

Bugün dünyada liderlik kavramı da ciddi bir sınavdan geçiyor. Güçlü görünmekle güçlü olmak, çok konuşmakla yol göstermek, kalabalıkları peşinden sürüklemekle toplumlara yön vermek birbirine karıştırılıyor.

Oysa liderlik, insanlara ne düşüneceklerini söylemek değil, kendi başlarına düşünebilmelerini sağlamaktır. Korku yaratmak değil güven vermektir. Geleceği kendi ikbali üzerinden değil, toplumun geleceği üzerinden değerlendirmektir. Böyle bir dönemde Atatürk'ün öngörüsünü, aklını ve "Yurtta sulh, cihanda sulh" ilkesini çok daha iyi kavrıyoruz.

Atatürk'ün büyüklüğü tam da burada yatıyor.

10 Kasım, yalnızca bir ölüm yıldönümü değildir. Bir ülkenin hangi değerlerle kurulduğunu, hangi zorlukları aşarak bugünlere geldiğini ve geleceğini hangi ilkeler üzerine inşa etmesi gerektiğini yeniden düşünme günüdür.

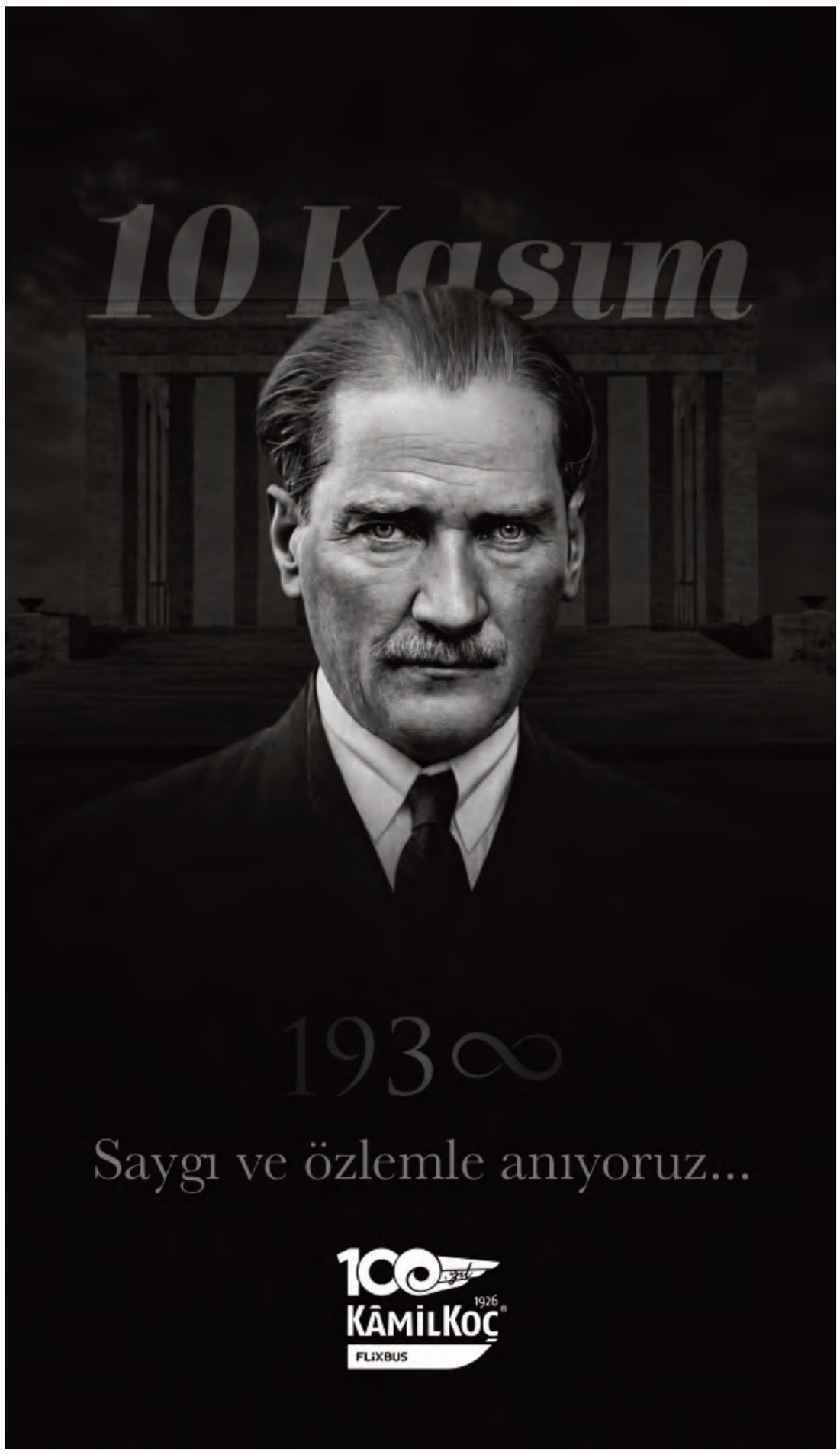
Atatürk gibi bir liderin bir daha gelmeyeceğini düşünerek üzülmek mi, yoksa onun yetişmesini istediği insanları yetiştirmek için çaba göstermek mi?

Atatürk'ü anlamak, yalnızca onu özlemek değildir. Onun aklını, bilime verdiği değeri, bağımsızlık anlayışını ve insan yetiştirme idealini yaşatmaktır.

Alfabenin son harfi Z olabilir. Ama toplumların gelişmesinde, düşüncenin ilerlemesinde ve insanlığın geleceğinde son harf yoktur. Yeter ki yeni nesillere doğru örnekleri gösterebilelim.

10 Kasım'da saygı, minnet ve özlemle…

Mustafa Kemal Atatürk'ü anlamak, geleceğe sahip çıkmaktır. ■





Sağlık Bakım Tırı'na Paris'te iki Gold Stevie

Mercedes-Benz Türk'ün uzun yol şoförlerinin sağlık hizmetlerine erişimini desteklemek amacıyla hayata geçirdiği Sağlık Bakım Tırı projesi, 23. International Business Awards®'ta iki Gold Stevie ödülü kazandı. Ödüller, 28 Ekim'de Paris'te düzenlenen törende teslim alındı.

Proje, "Conferences & Meetings – Healthcare & Wellness Event" ve "Brand Experiences by Type – CSR Event" kategorilerinde Gold Stevie ödülüne layık görüldü. Mercedes-Benz Türk, ödüllerini Pullman Paris Montparnasse'da düzenlenen törende aldı.



2026 IBA'da **60'tan fazla ülkeden 3.800'ün üzerinde proje yarıştı.** Değerlendirme sürecinde **300'ü aşkın uluslararası jüri** üyesi görev yaptı.

Sağlık Bakım Tırı, son ödüllerle birlikte toplam ödül sayısını 29'a çıkardı. Bu ödüllerin altısı uluslararası alanda kazanıldı.

Beşinci sezonunda şoförlerle buluşuyor

Uzun yol şoförlerinin yoğun çalışma koşullarında sağlık hizmetlerine erişimini desteklemek amacıyla hayata geçirilen Sağlık Bakım Tırı, beşinci sezonunda da sahada şoförlerle buluşuyor. Proje, bugüne kadar 55 etkinlikte yaklaşık 20 bin şoföre ulaştı.

Mercedes-Benz Türk İletişim Müdürü Miray Demirel, ödüllere ilişkin değerlendirmesinde şunları söyledi:

"Sağlık Bakım Tırı'nı hayata geçirirken uzun yol şoförlerinin sağlığına ve iyi oluşuna katkı sunmayı hedefledik. Beş



sezondur sahada binlerce şoförümüzle buluşuyor, onların sağlık hizmetlerine erişimini destekliyoruz. Paris'te aldığımız iki Gold Stevie ödülü, projemizin sağlık ve sosyal fayda alanlarında yarattığı etkinin uluslararası ölçekte de takdir gördüğünün önemli bir göstergesi. Mercedes-Benz Türk olarak önümüzdeki dönemde de sürdürülebilir değer yaratan projeler geliştirmeye ve şoförlerimizin yanında olmaya devam edeceğiz." ■





Ali Osman Ulusoy'dan Filo Yatırımı:

15 Yeni Otobüsün 3'ünü Teslim Aldı



Türkiye'nin köklü yolcu taşımacılığı markalarından Ali Osman Ulusoy, filosunu güçlendirmek amacıyla planladığı 15 yeni Mercedes-Benz otobüs yatırımının ilk etabında, 3 Mercedes-Benz Tourismo otobüsü Hassoy Otomotiv'den teslim aldı.

İstanbul'daki Mercedes-Benz tesisinde gerçekleştirilen teslimatla yeni araçlar Ali Osman Ulusoy filosuna dahil edildi. Teslimat töreninde Mercedes-Benz Türk Otobüs Filo Satış Koordinatörü Taylan Özyiğit, Ali Osman Ulusoy Turizm İstanbul Bölge Müdürü Kemal Küçük , Otogar Müdürü Kenan Saral, Başşoför Orhan Turgut, Hassoy Otomotiv Otobüs Satış Müdürü Cenk Soydan ve araç şoförleri hazır bulundu. Bu yatırım, şirketin yolcu konforunu, güvenliği ve hizmet kalitesini ön planda tutan taşımacılık anlayışının önemli bir adımını oluşturuyor.

Köklü birikim, güçlenen filo

Kurulduğu günden bu yana yolcu memnuniyetini ve güveni temel öncelikleri arasında konumlandıran Ali Osman Ulusoy, değişen ulaşım ihtiyaçlarına yönelik yatırımlarıyla sektördeki güçlü konumunu pekiştirmeye devam ediyor.

Köklü geçmişini modern taşımacılık anlayışıyla buluşturan şirket, planlanan 15 araçlık yatırımla operasyonel kapasitesini güçlendirmeyi ve yolcularına sunduğu seyahat deneyimini daha ileri taşımayı hedefliyor.

Geçmişten gelen güven, geleceğe uzanan yolculuk

Köklü geçmişini modern taşımacılık anlayışıyla buluşturan Ali Osman Ulusoy, yalnızca ulaşım hizmeti sunmanın ötesinde, nesiller boyunca kazandığı güveni geleceğe taşımayı amaçlıyor.

Ali Osman Ulusoy, güçlü kurumsal mirasından aldığı ilhamla yatırımlarını sürdürerek Türkiye'nin dört bir yanındaki yolculuklara güven ve konfor katmaya devam ediyor. ■

Hassoy Otomotiv'den Paşa Arı'ya Tourismo

HASSOY Otomotiv, Ali Osman Ulusoy bireysel taşımacısı Paşa Arı'ya bir adet Tourismo teslim etti. Arı, bu yatırımla 2026 yılındaki ikinci aracını filosuna kattı.



Ali Osman Ulusoy bünyesinde bireysel taşımacı olarak faaliyet gösteren Paşa Arı, araç yatırımlarını sürdürüyor. Arı'nın satın aldığı Mercedes-Benz Tourismo'nun teslimatı, HASSOY Otomotiv Otobüs Satış Müdürü Cenk Soydan ve Satış Danışmanı Doğukan Aydın tarafından gerçekleştirildi.

Bu yılki ikinci araç yatırımını tamamlayan Paşa Arı, yeni Tourismo'yu Ali Osman Ulusoy bünyesindeki şehirlerarası yolcu taşımacılığı faaliyetlerinde kullanacak. ■

HASMER Otomotiv'den Aksu Tur'a elektrikli Mercedes-Benz EQS 500 4 MATIC

Aksu Tur, 9–20 Kasım 2026 tarihlerinde Antalya'da düzenlenecek Birleşmiş Milletler İklim Değişikliği Konferansı COP31'e yönelik hazırlıkları kapsamında filosuna yüzde 100 elektrikli Mercedes-Benz EQS 500 4MATIC FL Inspiration kattı. HASMER Otomotiv'den aracını teslim alan firma, elektrikli araç yatırımlarını sürdürmeyi hedefliyor.

ÖZEL HABER / Erkan YILMAZ



Antalya merkezli turizm taşımacılığı firması Aksu Tur, COP31 öncesinde araç yatırımlarına devam ediyor. Firma, filosuna kattığı yüzde 100 elektrikli Mercedes-Benz EQS 500 4MATIC FL Inspiration ile üst segment ulaşım hizmetlerindeki araç çeşitliliğini artırdı.

Mercedes-Benz yetkili bayisi HASMER Otomotiv aracılığıyla alınan aracın teslimatını, HASMER Otomotiv Antalya Hafif Ticari Araç Satış Müdürü Mertcan Yararbaş gerçekleştirdi. Yararbaş, aracın anahtarını Aksu Tur Yönetim Kurulu Başkanı Şeref Karacan ile Yönetim Kurulu Üyeleri Yusuf Karacan ve Kaan Karacan'a teslim etti.

Şeref Karacan: "Elektrikli araç yatırımlarımız devam edecek"

Aksu Tur Yönetim Kurulu Başkanı Şeref Karacan elektrikli araç yatırımlarına devam edeceklerini belirterek, "Antalya'nın ev sahipliği yapacağı COP31 öncesinde hazırlıklarımızı sürdürüyoruz. Misafirlerimize sunduğumuz hizmetin kalitesini artırırken elektrikli araçları da filomuza katmaya önem veriyoruz. Mercedes-Benz EQS 500 4MATIC FL Inspiration yatırımımızı bu anlayışla gerçekleştirdik. Önümüzdeki süreçte de ihtiyaçlarımız doğrultusunda elektrikli araç yatırımlarımıza devam edeceğiz" dedi.

Mercedes-Benz EQS 500 Aksu Tur'a hayırlı olsun

Aracın teslimatında açıklamalarda bulunan Mertcan Yararbaş, "Aksu Tur'un elektrikli araç yatırımında Mercedes-Benz'i ve HASMER Otomotiv'i tercih etmesinden memnuniyet duyuyoruz. EQS 500 4MATIC FL Inspiration'ın sunduğu konfor ve elektrikli sürüş teknolojileriyle Aksu Tur'un hizmetlerine katkı sağlayacağına inanıyoruz. Sayın Şeref Karacan, Yusuf Karacan ve Kaan Karacan'a güvenleri için teşekkür ediyor, yeni araçlarının hayırlı olmasını diliyoruz" dedi.

818 kilometreye varan menzil

Mercedes-Benz'in Türkiye'de satışa sunduğu EQS 500 4MATIC FL Inspiration, 476 beygir güç üretiyor. Yüzde 100 elektrikli model, 800 voltluk elektrik mimarisi ve iki kademeli şanzımanıyla 818 kilometreye varan WLTP menzili sunuyor. Standart test koşullarında ölçülen menzil, gerçek kullanımda sürüş ve yol koşullarına göre değişebiliyor. medya.mercedes-benz.com.tr

Antalya COP31'e ev sahipliği yapacak

Birleşmiş Milletler İklim Değişikliği Çerçeve Sözleşmesi'nin 31'inci Taraflar Konferansı olan COP31, 9–20 Kasım 2026 tarihlerinde Antalya'da gerçekleştirilecek. İklim değişikliğiyle mücadele ve Paris Anlaşması kapsamındaki çalışmaların ele alınacağı konferans, kamu temsilcileri, iş dünyası ve sivil toplum kuruluşlarını bir araya getirecek. ■

Mercedes-Benz Türk, bayi ve yetkili servis ağı yeniden yapılanması

Koluman Aksaray ile devam ediyor

Mercedes-Benz Türk, Koluman Aksaray tesisini kurumsal kimlik standartlarına uygun biçimde yenileyerek hizmete açtı; artık tesiste aynı anda 24 araca servis verilebiliyor.

Mercedes-Benz Türk, bayi ve yetkili servis ağı yeniden yapılanma çalışmaları kapsamında önemli bir yatırımı daha Aksaray'da hayata geçirdi. Mercedes-Benz Türk'ün kurumsal kimlik standartlarına uygun olarak yenilenen tesis, daha modern ve fonksiyonel yapısıyla hizmet vermeye başladı.

E90 karayolu üzerinde, Doğu Anadolu, Güneydoğu Anadolu ve Akdeniz bölgelerini birbirine bağlayan stratejik noktada bulunan Koluman Aksaray, **15 bin 540 metrekare açık**, **8 bin 714 metrekare kapalı alan**a sahip. Tesiste **1.500 metrekarelik mekanik atölye, 8 servis kanalı ve 60 uzman personel** bulunuyor.

Selzam: Aksaray bir Mercedes-Benz Türk şehri

Mercedes-Benz Türk İcra Kurulu Başkanı ve CEO'su Heiko Selzam, bayi ve servis ağını güçlendirmeye devam ettiklerini belirterek, "Aksaray bir Mercedes-Benz Türk şehri. Şehre ekonomik ve sosyal katkımızı bayi ağımızla pekiştirmekten memnuniyet duyuyoruz" dedi.

Balaban: 24 araca aynı anda hizmet

Mercedes-Benz Türk Bayi Ağı ve İş Geliştirme Direktörü Can Balaban, tesisin aynı anda 24 araca hizmet verebildiğini belirterek, teknik personelin yaklaşık yüzde 60'ının "EML'miz Geleceğin Yıldızı" projesinden yetiştiğini vurguladı.

Saltık: Hizmet ağımızın yeni halkası

Koluman Holding Yönetim Kurulu Başkan Vekili ve Pazarlama ve Satış Direktörü Ali Türkay Saltık, Aksaray'ın lojistik açıdan stratejik önemine dikkat çekerek tesisin Gaziantep, Tarsus, Ankara ve İstanbul'u kapsayan **"İpekyolu"** hizmet ağlarının en yeni halkası olduğunu söyledi. ■







MEMNUNİYETTE ETKİLİ,
SERVİSTE YETKİLİ

Mercedes-Benz Türk yetkili servisleri; geniş servis ağı, orijinal yedek parça kullanımı ve uzman teknisyen kadrosuyla aracınızın bakım ve onarımını, üretici standartları kalitesinde gerçekleştirir.

Mercedes-Benz
Trucks you can trust.

444 628 4
İletişim Merkezi 444 MBT 4

MAPAR Otomotiv'den

Gürsel Turizm'e 10 MAN Lion's Coach

MAPAR Otomotiv Gürsel Turizm'e 10 adet MAN Lion's Coach teslim etti. Yeni araçlarla Gürsel Turizm'in filosundaki MAN otobüs sayısı 60'a ulaştı. Otobüsler personel ve turizm taşımacılığında hizmet verecek.

ÖZEL HABER/ Erkan YILMAZ

MAN Kamyon ve Otobüs Ticaret A.Ş.'nin bayisi MAPAR Otomotiv, personel, okul ve turizm taşımacılığının önde gelen şirketlerinden Gürsel Turizm'e 10 adet MAN Lion's Coach teslim etti.



Ankara'daki teslimatta araçları MAPAR Otomotiv Otobüs Satış Müdürü Gökhan Çerioğlu, Gürsel Turizm Şirket Araçları Koordinatörü Umut Demircan'a teslim etti.

Filodaki MAN otobüs sayısı 60'a ulaştı

Yeni yatırımla ilgili Taşıma Dünyası'na açıklamalarda bulunan Umut Demircan, "10 adet MAN Lion's Coach ile filomuzdaki MAN otobüs sayısı 60'a ulaştı. Yeni otobüsler personel ve turizm taşımacılığında hizmet verecek. Araçlar, düşük yakıt tüketimi, konforu ve teknolojik düzeyiyle hizmet süreçlerimize olumlu katkı sağlayacak" dedi.

Yalçın Şahin'e teşekkür ediyoruz

Yeni yatırım sürecinde MAPAR Otomotiv ile yaptıkları iş birliğinden memnuniyet duyduklarını belirten Demircan, "Bu süreçte gösterdikleri yakın ilgi ve verdikleri destek için MAPAR Otomotiv Yönetim Kurulu Başkanı Sayın Yalçın Şahin'e ve ekibine teşekkür ediyoruz" dedi.

Gürsel Turizm ile iş birliğinden mutluyuz

MAPAR Otomotiv Otobüs Satış Müdürü Gökhan Çerioğlu da Gürsel Turizm'e 10 adet MAN Lion's Coach teslim etmekten mutluluk duyduklarını belirterek, "Yeni araçlarımızın Gürsel Turizm'e hayırlı uğurlu olmasını ve bol kazanç getirmesini diliyorum" dedi. ■

MAPAR Otomotiv ile Yeni Aksaray Seyahat'ten

30 MAN Lion's Coach için imza

MAPAR Otomotiv ile Yeni Aksaray Seyahat, toplam 30 adet MAN Lion's Coach otobüsün teslimatı için anlaşma imzaladı. Anlaşma kapsamında 2026 yılında 16, 2027 yılında ise 14 otobüs teslim edilecek.

Yeni Aksaray Seyahat'in otobüs yatırımı için imzalar, MAPAR Otomotiv Yönetim Kurulu Başkanı **Yalçın Şahin** ile Yeni Aksaray Seyahat Yönetim Kurulu Başkanı **Nurettin Yumuşak** arasında atıldı.

İki yılı kapsayan anlaşmayla Yeni Aksaray Seyahat filosuna toplam 30 adet MAN Lion's Coach katılacak. Teslimatların 16 adedi 2026 yılında, kalan 14 adedi ise 2027 yılında gerçekleştirilecek.





İmza töreninin ardından **Yalçın Şahin, Nurettin Yumuşak, oğulları İbrahim ve Serhat Yumuşak ile iş ortaklarından Cavit Çıtak** hatıra fotoğrafında bir araya geldi. ■

Şekerler Turizm filosuna 10 Volkswagen Crafter kattı

Antalya merkezli Şekerler Turizm, 19+1 yolcu kapasiteli Volkswagen Crafter Okul araçlarıyla filosunu genişletti. 2.0 TDI 163 PS motorlu 10 Crafter Comfortline'ın teslimatı şirketin garajında yapıldı.

Şekerler Turizm, filosuna 10 adet Volkswagen Crafter Okul modeli ekledi. 19+1 yolcu kapasiteli, 2.0 TDI 163 PS motorlu Crafter Comfortline araçların teslimatı, şirketin garajında düzenlenen törenle gerçekleştirildi.

Törene Doğuş Otomotiv Volkswagen Ticari Araç Filo Yöneticisi Onurcan Tosun, Volkswagen Yetkili Satıcısı Başaran Genel Müdür Yardımcısı Cumhur Tekin ve Ticari Araç Satış Yetkilisi Barış Balıkçıoğlu katıldı. Şekerler Turizm'i ise Satış Müdürü Gökhan Karamelek'in yanı sıra Filo Destek Birim Müdürü Caner Balbal, Filo Tedarik Birim Müdürü Mehmet Hakan Saraç, Filo Servis Birim Müdürü Hasan Atılır ve Satın Alma Birim Müdürü Mustafa Ağgül temsil etti.

"Uzun soluklu iş birliklerine önem veriyoruz"

Doğuş Otomotiv Volkswagen Ticari Araç Filo Yöneticisi Onurcan Tosun, Şekerler Turizm'in tercihini markaya duyulan güvenin göstergesi olarak değerlendirdi. Tosun, müşterilerin ihtiyaçlarına uygun çözümler



sunmayı ve iş birliklerini geliştirmeyi önemsediklerini belirterek yeni araçların hayırlı olmasını diledi.

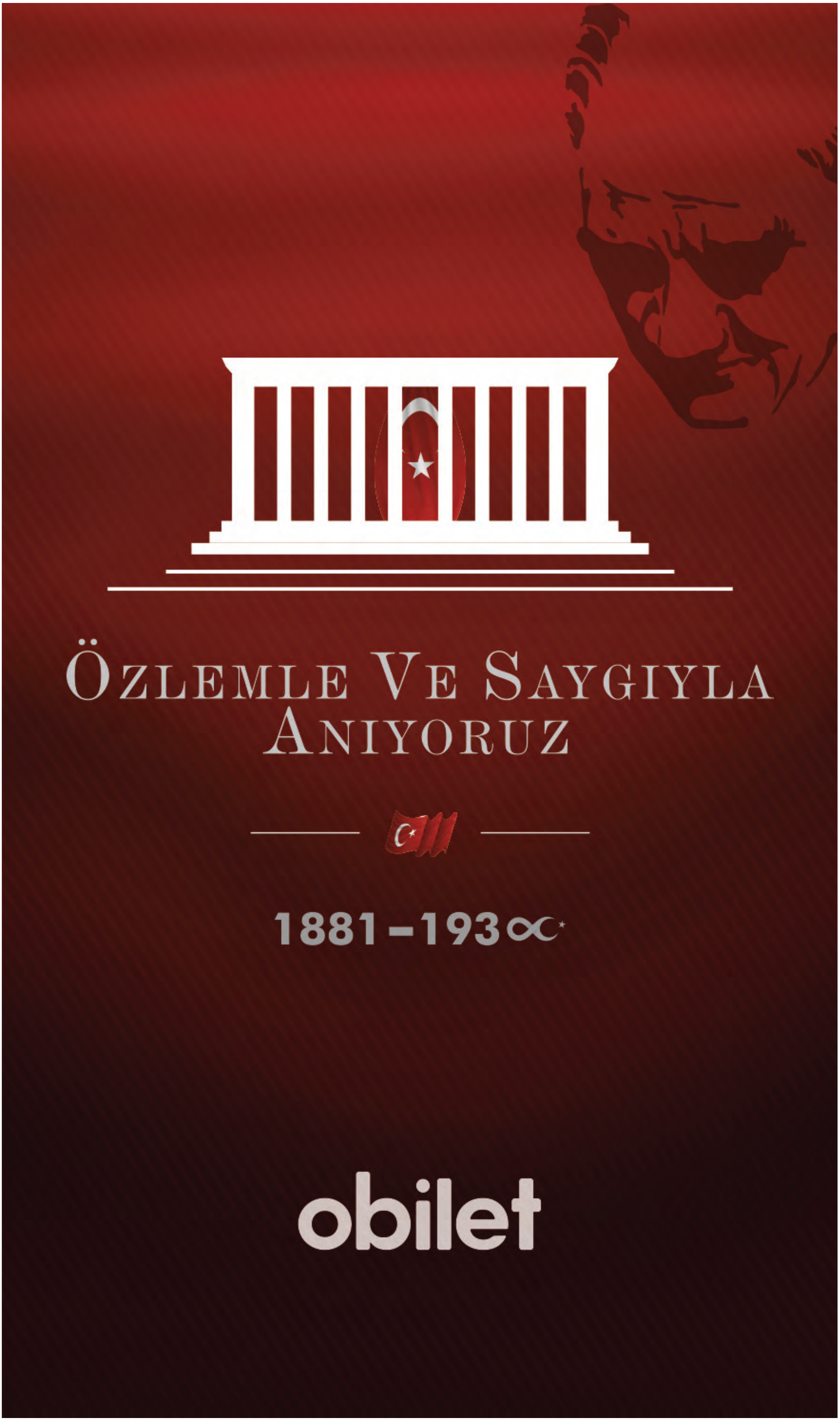
"Operasyonel gücümüzü artırıyoruz"

Şekerler Turizm Satış Müdürü Gökhan Karamelek, filo yatırımlarını hizmet kalitesini ve operasyonel gücü artırma hedefiyle sürdürdüklerini söyledi. Karamelek, yeni araçların hizmet kapasitesine katkı sağlayacağını ifade ederek teslimat sürecindeki destekleri için Volkswagen Ticari Araç ve Başaran Otomotiv yetkililerine teşekkür etti.

Volkswagen Crafter; geniş iç hacmi, yolcu konforunu önceleyen tasarımı ve taşımacılık ihtiyaçlarına yönelik özellikleriyle filo kullanımında tercih ediliyor. ■






ÖZLEMLE VE SAYGIYLA
ANIYORUZ
1881–193∞
obilet


TEMSA
PRESTİJ
PRESTIJ
PRESTIJ
3 YIL
GARANTİ
SINIRSIZ
KİLOMETRE
MAPAR BURSA
TEMSA Otobüs Yetkili Servis & Bayi
FUSO Canter Yetkili Servis & Bayi
İstanbul Yolu Cad. No: 493/A
Alaşarköy Mah. Osmangazi/BURSA
Tel : 0 224 261 00 70
Fax : 0 224 261 00 53
Acil
Servis: 0 533 931 99 00
MAPAR İZMİR
TEMSA Otobüs Yetkili Servis
FUSO Canter Yetkili Servis
7410 Sok. No:24, 5. Sanayi Sitesi
Bornova - Pınarbaşı / İZMİR
Tel : 0 232 478 38 38
Fax : 0 232 478 38 10
Acil
Servis: 0 530 373 93 94
MAPAR MERKEZ OFİSİ
İkitelli Organize Sanayi Bölgesi
Dolapdere Esnaf ve Sanatkarlar Sitesi
16. Blok No:42 - 44 İkitelli/İSTANBUL
Tel : 0 212 671 27 35 - 36
Fax : 0 212 671 27 44
www.mapar.com.tr
/mapartemsa
mapar
FUSO
TEMSA


1881 - 1938
10 KASIM
Saygı, Özlem ve
Minnetle Anıyoruz
GÜRSEL

10 KASIM

1881 ∞ 1938

Her yolculukta,
her yeni başlangıçta
Cumhuriyet’in bize
açtığı yolu hatırlıyoruz.

Gazi Mustafa Kemal
Atatürk’ü aramızdan
ayrılışının yıl
dönümünde minnetle
anıyoruz.



TUİDER
TURİZM ULAŞTIRMA İŞLETMECİLERİ DERNEĞİ

10 KASIM

1881 ∞ 1938



Atatürk'ün bağımsızlık ve Cumhuriyet için
açtığı yol, ülkemizin geleceğine ışık tutmayı
sürdürüyor. Gazi Mustafa Kemal Atatürk'ü
10 Kasım'da saygıyla anıyoruz.

TRANSAY



Kış lastiği zorunluluğu 15 Kasım'da başlıyor

Şehirler arası yollarda yolcu ve yük taşıyan ticari araçlarda kış lastiği dönemi 15 Kasım'da başlayacak. Kurala uymayan araç işletenlerine 6 bin TL ceza uygulanabilecek. Zorunluluk beş ay sürecek.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının düzenlemesine göre zorunlu kış lastiği uygulaması 15 Kasım 2026'da başlayıp 15 Nisan 2027'de sona erecek. Kamyon, çekici, tanker, otobüs, minibüs ve kamyonetler dâhil şehirler arası yollarda yolcu ve eşya taşımacılığı yapan araçlarda kış lastiği kullanılması gerekiyor. Valilikler, il sınırları içindeki uygulama süresini belirlenen tarihlerden önce veya sonra birer aya kadar uzatabiliyor. İşletmelerin ve şoförlerin bulundukları illerdeki duyuruları da takip etmesi önem taşıyor.

Lastiklerin diş derinliği ve işareti kontrol edilmeli

Kamyon, çekici, tanker ve otobüslerin tahrikli dingillerindeki lastiklerin; kamyonet ve minibüslerin ise tüm lastiklerinin kış lastiği olması gerekiyor. Kış lastiklerinde M+S, kar tanesi veya her iki işaret birlikte bulunabiliyor. Kamyon, çekici, tanker ve otobüslerde diş derinliği en az 4 milimetre; kamyonet ve minibüslerde en az 1,6 milimetre olmalı. Araçta zincir bulunması veya zincir kullanılması, kış lastiği zorunluluğunu kaldırmıyor.

Kış lastikleri, hava sıcaklığı 7 derecenin altına düştüğünde yol tutuşuna katkı sağlıyor. Bu nedenle lastik değişiminde yalnızca kar yağışını beklememek; lastiklerin diş derinliğini, durumunu ve uygun işaretlerini önceden kontrol etmek gerekiyor.

Ceza araç işletenine uygulanıyor

2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu'nun 65/A maddesi uyarınca zorunluluğa uymayan aracın işletenine 6 bin TL idari para cezası uygulanıyor. Denetimde uygunsuz lastik tespit edilen aracın, lastiklerini uygun hâle getirebileceği en yakın yerleşim yerine kadar gitmesine izin veriliyor.

Hususi otomobiller için genel bir zorunluluk bulunmuyor; ancak kış koşullarında güvenli sürüş için kış lastiği kullanılması tavsiye ediliyor.





10 KASIM

1881 ∞ 1938

Bir ülkenin geleceğine duyulan inanç,
bugün de yolumuzu gösteriyor.
Cumhuriyetimizin kurucusu Gazi Mustafa Kemal
Atatürk'ü 10 Kasım'da saygı ve minnetle anıyoruz.



ŞENNİK
turizm

10 KASIM 1938

10 KASIM



KASIM

SAYGI VE MİNNETLE

Anıyoruz

VTR PROFESSIONAL CAR ACTIVITIES


1881 - 1938
ATATÜRK
Saygı, sevgi ve özlemle!
Mustafa Kemal Atatürk'ü vefatının
yıl dönümünde saygıyla anıyoruz.
mapar
YÖNETİM KURULU BAŞKANI
YALÇIN ŞAHİN



Şennik Turizm'den Sağlık Sektörüne Yeni Yatırım:

Şennik Ambulans hizmete başladı

1977'den bu yana taşımacılıkta faaliyet gösteren Şennik Turizm, Asil Ambulans'ı bünyesine alarak Şennik Ambulans markasıyla ambulans ve sağlık hizmetleri sunmaya başladı.

1977 yılından bu yana personel taşımacılığı, öğrenci taşımacılığı, AVM servis hizmetleri, araç kiralama ve özel transfer alanlarında faaliyet gösteren Şennik Turizm, büyüme hedefleri doğrultusunda hizmet alanlarını genişletmeye devam ediyor. Köklü geçmişi, tecrübesi ve sektördeki güçlü yapılanmasıyla dikkat çeken şirket, sağlık sektöründeki yatırımıyla da adından söz ettiriyor.

Personel ve öğrenci taşımacılığında yarım asra yaklaşan deneyimini sağlık sektörüne de taşıyan Şennik Turizm, Şennik Ambulans markasıyla hizmet ağını genişleterek faaliyetlerine yeni bir alan daha eklemiş bulunuyor.

Şennik Turizm, sağlık sektöründeki yeni yapılanması kapsamında Asil Ambulans'ı bünyesine katarak ambulans ve sağlık taşımacılığı hizmetlerini de faaliyet alanlarına ekledi. Bu kapsamda ambulans hizmetleri, Şennik Turizm çatısı altında Şennik Ambulans markasıyla sunuluyor.

Ambulans kiralama, özel ambulans hizmetleri ve sağlık taşımacılığı alanlarında aktif olarak hizmet veren Şennik Ambulans, deneyimli ekipleri ve güçlü hizmet altyapısıyla kaliteli, güvenilir ve profesyonel hizmet anlayışını ön planda tutuyor.

2027'de 50. yılımızı kutlayacağız

Şirketin sahipleri **Ümit Şennik, Uğur Şennik, Emir Şennik ve Enes Şennik**, Şennik Turizm'in 1977'den bugüne güven, tecrübe ve istikrar içinde hizmet yarışını sürdürdüğünü belirterek, "Gelecek yıl şirketimizin için çok önemli bir süreç olacak. 2027 yılında 50. Yılımızı





kutlamanın mutluluğu ve gururunu yaşayacağız. 50. Yıla doğru gittiğimiz bu süreçte tecrübemizi artık yeni sektörlere taşıyarak şirketimizin büyüme vizyonunu yeni alanlarla sürdürüyoruz" diye konuştular. ■





Korkut Akın

korkutakin@gmail.com

Helal Harama Yetişemiyor

Günler günleri kovalıyor, günler gelip geçiyor. Her şey değişiyor. Deneyimlerimiz artıyor, teknoloji geliştikçe işler kolaylaşıyor, istenen düzeye çıkıyor. Bu, sağlık için de, eğitim için de, barınma ve beslenme için de geçerli. Düne kadar bir şeylere ulaşamayan insanlar vardı, köyde kentte… şimdi artık her şey elimizin altında. Hele bilgisayarlarla birlikte çok şey daha da kolaylaştı. Eskiler anımsar, ilk terminalden çıkan otobüste kaç yolcu var, hangisi nereye gidiyor; boş koltuğa yolcu alsa, ileriki merkez için ayrılan koltuk ya satılmışsa… Otobüsün bile koridorlarında taburede gidenler olurdu. Şimdi, internetin de desteğiyle "mükerrer bilet" hiç satılamıyor.

Bizler açısından iyiye, güzele giden bu yolda bazıları nalıncı keseri misali hep kendine yontuyor. İnsanın yüzünüze gözünüze dursun diyeceği geliyor. Havadan para kazanıyorsunuz ve onunla yetinmeyip bir de yolsuzluk yapıyorsunuz. En çok sesi çıkanlar da onlar oluyor; "yavuz hırsız ev sahibini bastırır" atasözünü doğrularcasına.

Maliye Bakanı, geçen yıl bir şeylerin eksik ve/veya yanlış olduğunu açıklamış. Kendisi de dâhil, yetkililerin, ilgililerin, denetçilerin bu konuyu gözetmesi gerekmez mi(ydi)? Aradan bir yıl geçince bir fırtına, bir kâbus yaşanıyor ve hepimiz "fon yolsuzluğuyla" uyanıyoruz bir sabah. Sadece fon almış ya da birikimini fonlara yatırmış kişi ve kurumlar değil, tüyü bitmemiş yetim bile mağdur durumda. Bütün yük vatandaşın omzuna yükleniyor. Diyelim ki, devlet o parayı fon mağdurlarına ödeyecek; ödeyecek de parayı nereden bulacak? Tabii ki, vatandaşın cebinden. Vergilere zam gelecek (şeyyy, yanlış oldu fiyat güncellemesi demeliydim, devlet hiç zam yapar mı), o zammı ödeyenler ürettiklerine, sattıklarına yansıtacak… Yansıtamayacak olan vatandaş ise kuzu ödeyecek.

Peki, tam da burada akla, vatandaşın "kuzu" olması mı gerekiyor sorusu geliyor. İşte, Avrupa neredeyse bütün ülkeleriyle ayakta. Latin Amerika da öyle… Bizde bir hareketlilik yok, ama çepeçevre savaşın ortasındayız ve ne yapacağımızı bilememenin haklı hüznünü yaşıyoruz. Evet, yukarı tükürsen bıyık, aşağı tükürsen sakal. Yoksullukta birleşiyoruz, asgari ücret normal oldu… dahası, maaşların artmaması için yeni düzenlemeler yapılmaya çalışılıyor.

Gelelim başlıktaki cümleye… Kendi derdine düşen ne helali ne haramı düşünebiliyor… Tabii ki, biliyor helalin gerekliliğini, önemini ve zorunluluğunu, hele de haram karşısında… Ne yapabiliriz ki? Fransa'daki lise öğrencileri, köylüler… hatta bizdeki madenciler yol gösteriyor. Helalin harama yetişip geçmesi için hepimize bir görev düşüyor aslında. ■

www.tasimadunyasi.com

facebook.com/tasimadunyasi twitter.com/tasimadunyasi

Taşıma Dünyası Gazetesi
Yerel Süreli Haftalık Gazete
Yıl: 16 • Sayı: 471 • 10 KASIM 2026
Sahibi ve Sorumlu Yazı İşleri Müdürü: **Erkan YILMAZ**

Genel Yayın Yönetmeni
Erkan YILMAZ
erkanyilmaz71@gmail.com
0532 598 89 69

Genel Yayın Danışmanı / Başyazar
Dr. Zeki DÖNMEZ

Teknoloji Editörü
Ekrem ÖZCAN

Editör
Korkut AKIN

İş Geliştirme Danışmanı
Mehmet ÇIKINCI

İZMİR BÖLGE SORUMLUSU
Cumhur ARAL

Hukuk Müşavirleri
Elanur KOÇOĞLU
Murat KOÇOĞLU

Full Stack Developer
Barış Can BAŞKAN

Reklam Rezervasyon
0537 508 07 55

Yönetim Yeri
Atakent Mah. 235. Sk. No: 8
Iç Kapı No: 26
34307 Küçükçekmece - İstanbul
Gsm: +90.0532 598 89 69
info@tasimadunyasi.com

Taşıma Dünyası,
Basın meslek ilkelerine uymaya söz verir.

Yolcu Sayısı Artarken Kim Büyüyor?

Bir destinasyonda transfer talebi artarken, aynı bölgede faaliyet gösteren iki işletmeden biri büyüyebilir, diğeri ise mevcut kapasitesini korumakta zorlanabilir.

Üstelik her iki işletme de aynı havalimanına, aynı otellere ve aynı yolcu kitlesine hizmet veriyor olabilir.

Bu farklılığın nedeni yalnızca araç sayısı, hizmet kalitesi veya fiyat rekabeti değildir. Asıl belirleyici unsurlardan biri, işletmenin pazardaki talebe hangi koşullarda ulaşabildiğidir.

Havalimanı transfer sektöründe büyümeyi değerlendirirken toplam yolcu hareketliliğinden çok, bu hareketliliğin nasıl ticari talebe dönüştüğünü ve oluşan ekonomik değerin kimler arasında paylaşıldığını incelememiz gerekiyor.

Aynı Pazar, Farklı Erişim İmkânları

Bir havalimanından otele yapılan transferi düşünelim.

Yolcu, ulaşım hizmetini paket tatil kapsamında satın almış olabilir. Rezervasyonunu uluslararası bir transfer platformundan yapmış, doğrudan bir yerel işletmeye ulaşmış veya konaklayacağı otel üzerinden organize etmiş de olabilir.

Fiziksel olarak verilen hizmet büyük ölçüde aynı olsa da bu rezervasyonların ticari yapısı birbirinden farklıdır.

Tur operatörüyle çalışan işletme için sözleşme koşulları ve hacim önemliyken, dijital satış kanallarında görünürlük, komisyonlar ve müşteri edinme maliyetleri belirleyici olabilir.

Dolayısıyla aynı destinasyondaki bütün transfer talepleri, bütün işletmeler için eşit derecede erişilebilir değildir.

Bir bölgede transfer ihtiyacının artması, o bölgede faaliyet gösteren her şirketin müşteri portföyünün büyüyeceği anlamına gelmez.



Oğuz Çoban
oguz.coban@vtrturizm.com

Talebin Büyüklüğü Değil, Talebe Erişim

Sektörde yeni bir destinasyona açılma veya filo büyütme kararlarında genellikle turizm potansiyeli, otel kapasitesi ve beklenen yolcu hacmi dikkate alınıyor.

Ancak yatırım kararını doğrudan etkileyen başka veriler de var.

Bölgedeki transfer talebinin ne kadarı uzun dönemli sözleşmelerle yönetiliyor? Ne kadarı bağımsız rezervasyona açık? Mevcut satış kanallarına girmek için hangi ticari koşulları kabul etmek gerekiyor?

Örneğin yüksek talep bulunan bir destinasyonda rezervasyonların önemli bölümü belirli satış kanallarında yoğunlaşıyorsa, yeni bir işletmenin pazara girmesi beklenenden daha maliyetli olabilir.

Böyle bir durumda pazar büyüyor olsa bile yeni yatırımın geri dönüş süresi uzayabilir.

Bu nedenle yalnızca talebin büyüklüğünü değil, talebe erişimin maliyetini ve sürekliliğini de hesaplamak gerekiyor.

Ciro Büyürken İşletme Güçleniyor mu?

Büyümenin ikinci boyutu, kazanılan rezervasyonların işletmeye ne kadar değer bıraktığıdır.

Basit bir örnek üzerinden ilerleyelim.

Bir transfer şirketi mevcut satış kanallarından aylık 10.000 transfer gerçekleştirirken yeni bir platformla çalışmaya başlayarak bu sayıyı 12.000'e çıkarabilir.

İlk bakışta bu, yüzde 20'lik bir hacim artışıdır.

Ancak yeni kanaldan gelen rezervasyonların komisyon oranı daha yüksekse, transferler mevcut araç planlamasına uygun dağılmıyorsa veya ilave tedarik ihtiyacı oluşturuyorsa, artan hacim aynı oranda kârlılık üretmeyebilir.

Hatta bazı koşullarda daha fazla transfer gerçekleştirmek, işletmenin toplam operasyonel yükünü artırırken transfer başına elde ettiği katkıyı azaltabilir.

Bu nedenle büyümeyi yalnızca transfer adedi veya ciro üzerinden değerlendirmek yeterli değil.

Satış kanalı bazında elde edilen net gelir, transfer başına katkı, kapasite kullanım oranı ve ilave iş hacminin oluşturduğu maliyet birlikte takip edilmeli.

Büyümenin Sınırı Nerede Başlıyor?

Bence önümüzdeki dönemde transfer şirketlerinin karşılaşacağı önemli konulardan biri, talep bulmaktan çok doğru talebi seçebilmek olacak.

Her yeni sözleşme, her yeni satış kanalı veya her yeni destinasyon işletmeyi aynı ölçüde güçlendirmiyor.

Bazı işler mevcut kapasitenin daha verimli kullanılmasını sağlarken bazıları yeni araç, sürücü ve tedarik ihtiyacı oluşturuyor. Bazı satış kanalları düzenli iş hacmi sunarken bazıları yüksek komisyon ve değişken talep nedeniyle planlama maliyetini artırabiliyor.

Bu farklılıklar ölçülmeden oluşturulan büyüme hedefleri, işletmenin ölçeğini artırsa bile ekonomik dayanıklılığını aynı ölçüde geliştirmeyebilir.

Havalimanı transfer pazarının büyümesi, bu pazarda faaliyet gösteren her işletmenin güçleneceği anlamına gelmiyor. Daha fazla rezervasyon, daha fazla araç ve daha yüksek ciro her zaman daha sağlıklı bir işletme yaratmıyor.

Çünkü büyümenin gerçek ölçüsü, kaç transfer daha yaptığımız değil; o transferleri yaptıktan sonra işletmenin ne kadar güçlendiğidir. ■



İZTO 44. Meslek Komitesi'nde yeni dönem

İzmir Ticaret Odası 44. Yolcu Taşıma Grubu seçimlerini "Değişim için birlikteyiz" sloganıyla kazanan ekip, ilk komite toplantısını gerçekleştirdi.

İzmir Ticaret Odası'nda 1 Ekim 2026 Perşembe günü Gaziemir Fuar İzmir'de gerçekleştirilen meslek komitesi ve meclis üyeliği seçimlerinde, 44. Yolcu Taşıma Grubu'nun yeni dönem temsilcileri belirlendi.

Seçimlerde Alper Kırkpınar, Süleyman Kumaç, İsmail İpek, Özkan Özseçkin, ve Fatih Boyacı'dan oluşan liste, üyelerin desteğini alarak seçimi kazandı. Süleyman Kumaç meslek komitesi başkanı oldu.

Komite üyeleri ve firmaları

Meslek Komitesi'nin asil listesinde şu isimler yer aldı:

Alper Kırkpınar - Kırkpınar Turizm A.Ş.

Süleyman Kumaç - Egejet Taşımacılık Ltd. Şti.

İsmail İpek - Emir İpek Taşımacılık Ltd. Şti.

Özkan Özseçkin - Özseçkin Turizm Ltd. Şti.

Fatih Boyacı - Elal Turizm Taşımacılık Ltd. Şti.

Yedek üyeler

Yedek liste ise Yahya Taşımacılık Ltd. Şti.'den Yahya Pala, Esenli Otobüs İşletmeti Ltd. Şti.'den Koray Esenli, Özaltın Turizm Ltd. Şti.'den Mehmet Altın, Aksun Turizm Ltd. Şti.'den Osman Şensuz ve Selimoğlu Turizm Ltd. Şti.'den Ayşen Kökteptürk'ten oluştu.

İlk komite toplantısı gerçekleştirildi

Seçim sürecinin tamamlanmasının ardından 44. Meslek Komitesi üyeleri, yeni dönemin ilk toplantısında bir araya gelerek çalışmalarına başladı.

İlk ziyaret Hasan Basri Bostancı'ya

Komite üyeleri, ilk ziyaretlerini İzmir Otobüsçüler ve Umum Servis Araçları İşletmecileri Esnaf Odası Başkanı Hasan Basri Bostancı'ya gerçekleştirdi. Bostancı ile bir araya gelen heyet, ziyaret kapsamında çiçek takdiminde bulundu.

Seçimlerin ardından teşekkür mesajı

"Değişim için birlikteyiz" sloganıyla seçimlere katılan ekip, sonuçların ardından yayımladığı mesajda, seçimlerde kendilerini tercih eden, yanlarında olan ve olmayan bütün şirketlere ve esnaf arkadaşlarına teşekkür etti. Yeni dönemin tüm camiaya hayırlı olması dileğinde bulunuldu. ■



Seçimlerde **Alper Kırkpınar, Süleyman Kumaç, İsmail İpek, Özkan Özseçkin, ve Fatih Boyacı**'dan oluşan liste, üyelerin desteğini alarak seçimi kazandı. **Süleyman Kumaç meslek komitesi başkanı** oldu.





Türker Turizm Yönetim Kurulu Başkanı Yekta Türker:

2026 beklentileri karşılamadı, 2027 daha zor geçecek

Yekta Türker, 2026'da şehirlerarası taşımacılık ve turizmde beklentilerin karşılanmadığını, sanayideki yavaşlamanın ise personel servisi talebini azalttığını söyledi. Ödeme vadelerinin 120 güne kadar uzadığına dikkat çeken Türker, 2027'nin özellikle yıla yüksek borçla giren taşımacılar için daha zorlu geçeceğini belirtti. Türker Turizm'in 2027 yatırım gündeminde Pamukkale'de çalışan 10–12 otobüsün yenilenmesi var. Yekta Türker, yenileme kararını yılbaşındaki maliyet artışlarını gördükten sonra vereceklerini söyledi.



Yekta Türker

ÖZEL RÖPORTAJ/ Erkan YILMAZ - Muammer BAŞKAN

76 yıl önce kurulan Türker Turizm, bugün şehirlerarası yolcu taşımacılığı, turizm taşımacılığı, personel ve okul servisleri, halk otobüsü işletmeciliği ve filo kiralama alanlarında faaliyet göstermesiyle sektörde özel bir konumda bulunuyor.

Cumhuriyetimizin kurucusu Gazi Mustafa Kemal Atatürk'ün aramızdan ayrılışının 88'inci yıl dönümü olan 10 Kasım'da yayımlanacak gazetemiz için özel bir söyleşi gerçekleştirmek istedik. Bu amaçla **Türker Turizm Yönetim Kurulu Başkanı Yekta Türker** ile bir araya geldik.

Türker ailesinin Atatürk ile buluşması

Söyleşimize Türker ailesinin Atatürk'le kesişen öyküsüyle başladık.

Yekta Türker'in anlattığı aile tarihinin başında dedesi Mehmet Ali Türker var: "Dedem Mehmet Ali Türker'in askerliği sırasında Atatürk'ün şoförlüğünü yapmış olması, ailemiz için büyük bir gurur. Cumhuriyetimizin kurucusu Gazi Mustafa Kemal Atatürk'ü aramızdan ayrılışının 88'inci yılında saygı, minnet ve özlemle anıyorum."

Türker, dedesinin askerlik dönüşünde kardeşleriyle birlikte 1928 model bir Ford alarak taksiciliğe başladığını anlattı.

Bir vites dişlisi için 5-6 dönüm arsa sattılar

Ailede anlatılagelen bir olay, o dönemde araç sahibi olmanın nasıl bir mali yük getirdiğini gösteriyor. Üç vitesli Ford'un bir vites dişlisi kırılınca Amerika'dan parça beklenmiş. Parçanın gelmesi üç ay sürmüş. Türker'in anlatımına göre aile, o dişliyi alabilmek için E-5 üzerindeki yaklaşık 5–6 dönümlük bir arsayı satmış.

Benzer bir fedakârlığın babasının döneminde de tekrarlandığını söyleyen Yekta Türker, 1980'lerde kasko güvencesi bulunmayan bir araç kaza yaptığında ya da motor arızası verdiğinde tamir parasını karşılamak için yine arsa sattıklarını anlattı. Bir aile büyüğünün kendisine söylediği "Baban hayatı boyunca şoförlük yapsaydı sen çok daha zengindin" sözünü hatırlatan Türker, üç kuşağın taşımacılığa verdiği emeği şöyle özetledi: "Biz bu sektör için aslında bir bedel ödedik."

Gebze'ye ilk otobüs, Gazanfer Bilge yılları ve 27'nci 302

Gebze'ye ilk otobüsü getiren kişi, Yekta Türker'in babası Seyfettin Türker'di. Bu girişim, ailenin taşımacılık öyküsünün dönüm noktalarından biri oldu. Seyfettin Türker, Otomarsan'ın ürettiği 1968 model 27'nci 302'yi aldı ve Gazanfer Bilge döneminde kendi aracıyla şehirlerarası taşımacılık yaptı. Kendisi de güreşçi olan Seyfettin Türker, Gazanfer Bilge'nin arkadaşı ve Hamit Kaplan'ın dostuydu.

Yekta Türker, otobüsçülükle tanıştığı yılları şöyle anlattı: "Ortaokul ve lise yıllarımda ben de Gazanfer Bilge'de çalışan otobüsümüzde muavinlik yapıyordum. Bir kova suyla otobüs yıkardık. Üniversite okuduk, ama bu işin içinde büyüdük."

Ailenin şehirlerarası taşımacılık geçmişinde Kamil Koç ve Metro Turizm de yer aldı. Türker, 2004 dolaylarında şehirlerarası taşımacılığa ara vererek personel servislerine ağırlık verdiklerini anlattı.

Havaist'te üç vardiya, Pamukkale'de 30 otobüs

Meltem Turizm'le birlikte Havaist'e tedarikçi olarak giren Türker Turizm, beş araçla başladığı operasyonda 20 araca ulaştı. Yekta Türker, dört-beş yıl süren çalışmada uzun yol için tasarlanan yüksek konforlu otobüslerin kısa mesafeli transferlerde maliyet yükü yarattığını söyledi. Araçların üç vardiyada üç ayrı kaptan tarafından kullanılması, bakım ve temizlik süreçlerinin takibini zorlaştırdı. Arızalar sıklaşıp onarım giderleri artınca Havaist'ten ayrıldıklarını belirten Türker, şehirlerarası taşımacılığa 2022 yılında Pamukkale'de bir otobüsle dönüp 30 araca ulaştıklarını anlattı.

"Ayakta durmak için borçlanıyoruz"

2023'te yüksek faize rağmen kısa vadeli borçlanmayı yönetebildiklerini söyleyen Yekta Türker, Ocak 2026'daki görüşmemizde faiz ve kur belirsizliği nedeniyle borçlanmak istemediklerini belirtmişti. Bu kez işletmenin günlük giderleri için kredi kullandıklarını anlattı. "Gerçekten borçlanmak istemiyoruz ama şu anda ayakta durmak için borçlanıyoruz" dedi.

Olası bir yapılandırmayı bekleyerek vergi ve SGK ödemelerini erteleyen işletmeler olduğunu söyleyen Türker, kendilerinin bu ödemeleri zamanında yapabilmek için gerektiğinde kredi kullandıklarını belirtti. "O zaman gününde ödeyenin suçu ne?" diye sordu.

Fabrika küçüldü, personel servisi sayısı 70'ten 30'a indi

Sanayideki yavaşlamanın personel taşımacılığına doğrudan yansıdığını belirten Türker, hizmet verdikleri fabrikalar arasında kapanan, konkordato sürecine giren ve işçi çıkaran işletmeler bulunduğunu söyledi. Bir fabrikada çalışan sayısı 2 binden bine düşünce o projedeki servis aracı sayısı da 70'ten 30'a indi. Türker'e göre boşa çıkan araçların yeni iş araması fiyat rekabetini sertleştirdi.

Vadeler 120 güne çıktı, vergi tahsilattan önce ödeniyor

Personel servislerinde eskiden 15–30 gün olan ödeme vadeleri bazı işlerde 90–120 güne kadar çıktı. Türker, daha önce nakit ödeyen müşterilerin de rakiplerden aldıkları vadeli teklifleri önlerine koyduğunu söyledi. İşi sürdürebilmek için vade verdiklerini, maaş, yakıt ve vergi ödemelerini ise tahsilat gününe kadar erteleyemediklerini anlattı.

Görüşmede, İngiltere örneği üzerinden, faturaya ilişkin verginin tahsilatla birlikte ödenmesine imkân veren bir model konuşuldu. Türker, benzer bir uygulamanın Türkiye'de de değerlendirilmesini istedi. Kapanan fabrikalardan kalan alacakları için "Biz onun vergisini ödüyoruz. Belki de alamayacağız" dedi.

Devamı 19'da



Türker Turizm Yönetim Kurulu Başkanı Yekta Türker:

Yükselen yakıt gideri biletlere yansımadı

Baştarafı 18'de


Yekta Türker

Şehirlerarasında doluluk arttı, yakıt gideri bilete tam yansımadı

Şehirlerarası taşımacılıkta 2026 yılının beklentilerinin altında kaldığını söyleyen Türker, turizmde iş bulamayan araçların tarifeli taşımacılığa yönelmesinin sefer arzını artırmış olabileceğini belirtti. Kendi operasyonlarında doluluk arttığı hâlde yakıt giderindeki yükselişi bilet fiyatına tam yansıtamadıklarını anlattı. Otogar çıkış ücretleri, yazıhane kiraları, köprü ve otoyol geçişleri de maliyeti artırdı.

Yekta Türker, havayolu ve demiryolu rekabetinin şehirlerarası otobüsün yolcu payını daralttığını belirtti.

Türker, bireysel otobüsçülerin yüksek işletme maliyetleri karşısında araçlarını seferden çekebileceğini, bazılarının hafta sonları ve özel günlerle sınırlı çalışabileceğini öngörüyor. "Bu kış ikinci el cennetine dönecek" diyen Türker, uyarısının hem turizm hem şehirlerarası taşımacılık için geçerli olduğunu, 2027'ye yüksek borçla girecek firmaların özellikle zorlanacağını söyledi.

Yekta Türker, Has Turizm Yönetim Kurulu Başkanı Ayhan Kara'nın Taşıma Dünyası'nın 29 Ekim 2026 tarihli sayısında yayımlanan röportajında dile getirdiği "2 otobüsle yapacağımız işi 5 otobüsle yapıyoruz" değerlendirmesine de katıldığını belirtti.

Turizmde 100-110 bin TL'lık turun yakıtı 80 bin lirayı buldu

Turizm sezonunun beklentilerin çok altında geçtiğini söyleyen Türker, beş günlük ya da bir haftalık Doğu Anadolu turlarının 100–110 bin liraya yapıldığı örneklerde yalnızca yakıt giderinin 80 bin lirayı bulabildiğini belirtti.

Okul servisinde tarife yüzde 20-25, maliyet yüzde 50 arttı

Türker, UKOME'lerin okul servisi tarifelerinde velilerin ödeme gücünü gözettiğini söyledi. Karşılaştıkları örneklerde yıllık tarife artışlarının yüzde 20–25 düzeyinde kaldığını, kendi maliyetlerindeki artışın ise yüzde 50'yi bulduğunu belirtti.

Binek araç bayileri filo kiralamada rekabeti artırdı

Binek araç satışları yavaşladıkça daha fazla bayinin kendi kiralama şirketini kurduğunu belirten Türker, bayilerin stoklarındaki araçlarla müşterilere teklif verdiklerini, işi aldıklarında da bu araçları kendi kiralama şirketlerine sattıklarını anlattı. Türker'e göre sigorta, bakım, onarım ve garanti süreçlerini kendi bünyelerinde yönetmeleri bayilere maliyet avantajı sağlıyor. Bağımsız kiralama şirketleri ise bakım için araçlarını yine bayilere götürüyor.

160 araçlık filo, 2027 gündeminde 10-12 otobüs

Türker, servis araçları da dâhil olmak üzere 290 özmal araçlık bir filoya sahip olduklarını, personel taşımacılığında ayrıca yaklaşık 800 kiralık aracın şirketleri bünyesinde çalıştığını söyledi. Şirket 2025'te şehirlerarası otobüslerini, 2026'da ise Sprinter alımlarıyla servis filosunu yeniledi.

Türker, olağan yenileme takvimine göre 2027'de Pamukkale'de çalışan 10–12 otobüsün yenilenmesinin gündeme geleceğini söyledi. Filodaki en eski otobüslerin 2023 model olduğunu belirten Türker, yenileme kararını yılbaşındaki maliyet artışlarını gördükten sonra vereceklerini anlattı.

287 sigortalı çalışan, bir otobüste üç kadın kaptan

Yekta Türker, şirkette 287 sigortalı çalışan bulunduğunu ve çalışanların ücretlerini tam tutarları üzerinden SGK'ye bildirdiklerini belirtti.

Sektörün sürücü bulmakta yaşadığı güçlüğün de konuşulduğu söyleşide Yekta Türker, Pamukkale'de çalışan bir otobüsün üç kaptanının da kadın olduğunu ve kadın kaptanların dinlenme düzenini de gözeterek bir otobüsün tüm ekibini kadınlardan oluşturduklarını belirtti. İşe giriş için gereken evrakların üçünün de tek seferde eksiksiz ulaştığını anlatan Türker, kaptanların çalışma disiplininden memnun olduklarını ifade etti. Personel ve okul taşımacılığında da bir ya da iki kadın sürücülerinin bulunduğunu, kadın istihdamını teşvik etmeye devam etmek istediklerini söyledi. Yekta Türker, başarılı sürücüleri ödüllendirme süreçlerinin de her yıl devam ettiğini sözlerine ekledi.

Bakanlık S yetki belgesinin arkasında durmalı

Türker, İstanbul ile Kocaeli arasında personel taşımak üzere Gebze başta olmak üzere Kocaeli genelinde çok sayıda firmanın S yetki belgesi aldığını söyledi. Buna rağmen belge kapsamında çalışan bazı servis araçlarının bağlandığını belirterek Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığından verdiği belgenin arkasında durmasını, araçların neden bağlandığını incelemesini ve ilgili UKOME'leri bilgilendirmesini istedi. Şirketinin de belgeye ihtiyacı olduğunu, ancak sahadaki sorunlar nedeniyle belge almadıklarını söyledi.

D1 ve D2 belgeleri ayrı kalsın

Türker, D1 ve D2 belgeleri arasında geçiş kolaylaşırsa işlerin yavaşladığı dönemlerde araçların turizme veya tarifeli taşımacılığa yığılabileceğini söyledi. Yekta Türker, özmal araç şartının ağırlaştırılmasının tekelciliğe neden olacağını ve bireysel otobüsçünün piyasada kalmasını güçleştireceğini belirtti. Akaryakıtta tüketime göre bir vergi düzenlemesinin değerlendirilmesini ve KDV yükünün gözden geçirilmesini istedi.

Üç klasik otobüs, dördüncü kuşağın kararı

Yekta Türker, çocukluğunun otobüslerini yaşatmak için 302 S, Avrupa 303 ve 304 model üç aracı koltuklarına kadar özgün hâllerine döndürdüklerini anlattı.

Türker, Sabancı Üniversitesini tam burslu olarak bitiren ve nanoteknoloji eğitimi alan kızının İsviçre'de yüksek lisans tez çalışmasını sürdürdüğünü, CERN bağlantılı bir projede görev aldığını anlattı. Şirkete katılıp katılmayacağına ilişkin kararı kızına bıraktığını söyledi.

Filo kiralamaya girme nedenlerinden birinin de sonraki kuşağa daha kolay yönetebileceği bir iş alanı bırakmak olduğunu belirtti. ■

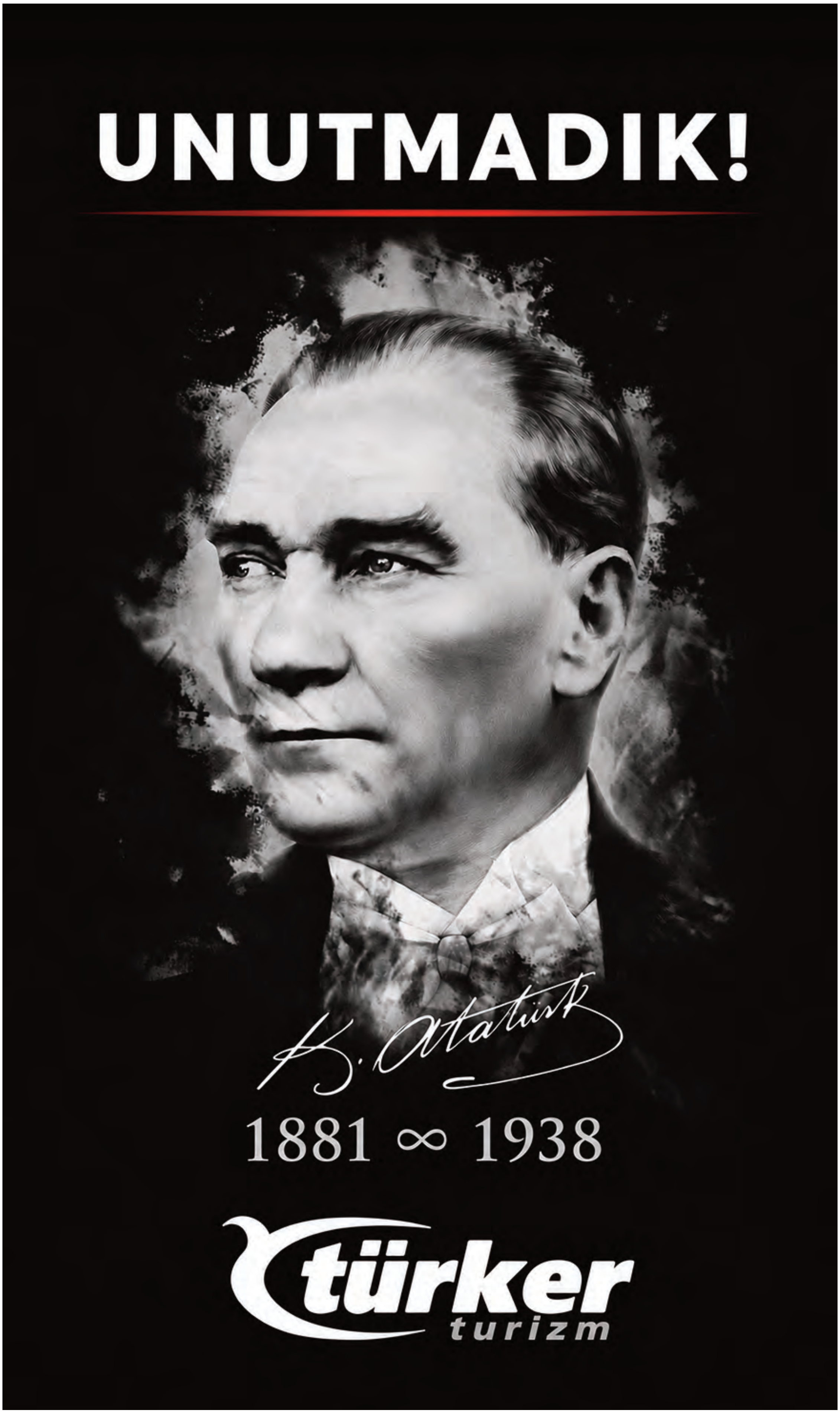








UNUTMADIK!



türker turizm


10 KASIM
1881 ∞ 1938
Taşıdığımız her yolcu,
çıktığımız her sefer bize
Cumhuriyet'in ortak geleceğini
hatırlatıyor. Gazi Mustafa Kemal
Atatürk'ü 10 Kasım'da minnet ve
saygıyla anıyoruz.
İZTAD
1996
İZMİR TOPLU TAŞIMACILIK VE SERVİS HİZMETLİLERİ DERNEĞİ
İzmir Toplu Taşımacılık ve
Servis Hizmetleri Derneği
(İZTAD)


10 KASIM
1881 ∞ 1938
Yolumuzu aydınlatan fikirlerin,
özgürlük ve çağdaşlık hedefinin
izindeyiz. Cumhuriyetimizin
kurucusu Gazi Mustafa Kemal
Atatürk'ü 10 Kasım'da
saygıyla anıyoruz.
EGETURDER
Ege Turizm Taşımacıları Derneği
Ege Turizm
Taşımacıları Derneği
(EGETURDER)

22_Tasima Dunyas-ZEKİ BEY.qxp_Taşıma Dünyası Gazetesi 8.11.2026 16:30 Page 1

Yönetmeliğe göz atalım



Dr. Zeki Dönmez

zeki.donmez@tasimadunyasi.com

Yıl sonu yaklaşıyor. Genellikle her yılın başında Karayolu Taşıma Yönetmeliği'nde yapılan yeni düzenlemeleri Resmî Gazete'de görürüz. Önümüzdeki yılın başında da benzer bir değişiklikle karşılaşabiliriz. Geçmişte mayıs veya temmuz aylarında da yönetmelik değişiklikleri yapıldı. Nitekim 2026 yılında da 16 Mayıs tarihinde yapılan değişiklik yayımlandı.

Ağustos 2026'da "Yönetmelik İyileştirilmeli" başlıklı bir yazım yayımlanmıştı. Bir süredir sektör mensuplarından, Karayolu Taşıma Yönetmeliği'nde bazı değişiklikler yapılacağı yönündeki beklentilerini dile getiren bilgiler alıyorum. Hem yeni yılın başında yönetmelik değişikliği yapılması ihtimali hem de sektördeki bu beklentiler, söz konusu yazımı yeniden gündeme getirme isteği doğurdu. Bu nedenle belge türleri, taşıtlarla ilgili hususlar ve yetki belgesi alma koşullarını ele aldığım yazımı yeniden yayımlıyorum.

Yönetmelik iyileştirilmeli

Karayolu yolcu ve eşya taşımaları, Trafik Kanunu'ndaki hükümlerin yanı sıra Taşıma Kanunu ve Yönetmeliği ile ayrıca ve özel olarak düzenlenmiştir. Düzenlenen unsurlar arasında taşımacılar, taşıtlar, başta şoförler olmak üzere çalışanlar ve başta terminaller olmak üzere taşımalarla ilgili yapı ve tesisler sayılabilir. Trafik Kanunu'nda düzenlenen bazı sorumluluklar dışında, taşımacılara ve terminallere ilişkin hükümler esas olarak Taşıma Kanunu ve Yönetmeliği'nde yer almaktadır.

Bu yazımda taşımacılara ilişkin yetki belgeleri ve taşıt kullanımıyla ilgili düzenlemeler üzerinde duracağım. Esas olarak yolcu taşımacılığına yönelik olan bu yazım, yük taşımacılığına da genelleştirilebilir. Sırası gelmişken belirteyim ki eşya taşımacılığı yerine yük taşımacılığı denmesi daha anlamlı durmaktadır. Eşya, anlaşılan şekliyle yükün özel bir hâli olup buna göre mevzuatta taşınma eşyası ve eşya taşıması özel olarak yer almıştır. Eşya yerine yük ifadesinin kullanılmasına mevzuat da imkân vermektedir.

Belge türleri

Yönetmeliğin 6'ncı maddesinde yolcu ve yük taşımacılığı yapmak için alınması zorunlu belgeler belirlenmiştir. Burada yer almayan bazı özel taşıma hâlleri, Yönetmeliğin değişik yerlerinde karşımıza çıkmaktadır. Belirtmek gerekir ki, burada tanımlanan belgelerin tüm özel hâlleri de bu maddede tanımlanmalıdır.

Konuya ilişkin istatistikler yayımlandığında burada yer alan harf ve işaretlerin ne olduğu ayrıca araştırılmak zorunda kalınmamalıdır. Bunun sağlanması, taşıma işi yapanların doğru belgeyi alabilmelerine de imkân verecektir. Örneğin, engelli taşımacılığına uygun D2 belgesi ve kamu taşımacılığına ilişkin özel hâller burada yer almalıdır. Yolcu taşımacılığında otomobille taşımanın yük taşımacılığındaki karşılığı olan sadece kamyonetle taşıma hâlleri ile bir ya da birkaç taşıtla taşıma yapma hâlleri de sağlanacak kolaylıklarla birlikte bu maddede belirtilmelidir.

Yolcu taşımacılığına özel

Ticari taşımalarda tarifeli ve tarifesiz taşımaya göre farklı yetki belgeleri bulunmaktadır. B1 ve D1 için tarifeli taşıma ifadesi anlamlı ve yeterli olabilir. Ancak B2 ve D2 için tarifesiz taşıma tanımı yapılmış olsa bile "taşıma yapılması" ifadesi yetersiz kalmaktadır.

Bu iki taşıma türü arasındaki temel fark şudur: B1 ve D1 belgelerinde yolcular bireysel olarak işlem görürken, B2 ve D2 belgelerinde grup olarak işlem görmektedir. Dolayısıyla B2 ve D2 tanımlarında "grup taşımacılığı" ifadesi doğrudan yer almalıdır.

B türü yetki belgelerinde yer alan "otobüsle yurt içi ve/veya uluslararası yolcu taşımacılığı veya hususi taşımacılık" ifadesinde, hususi taşımacılığın yolcu taşımacılığına alternatif olduğu anlamı çıkmaktadır. Oysa hususi taşımacılık kapsamında ticari olmayan yolcu taşımacılığı da bulunmaktadır. Bu nedenle "uluslararası yolcu taşımacılığı veya hususi taşımacılık" yerine "uluslararası ticari veya hususi yolcu taşımacılığı" denmesi ifadeyi daha doğru hâle getirecektir.

Bazı belgelere otomobil kaydı yapılabilmesi zaten oldukça tartışmalıdır. Bu konunun Yönetmelikte uygun bir yerde ve açık bir ifadeyle düzenlenmesi gerekmektedir.

B3 ve D3 hususi yolcu taşımacılığı belgeleriyle ilgili bir durumu da ele almak istiyorum. B3 belgesinde kendi personelinin yanı sıra diyaliz hastalarının ve engelli bireylerin taşınmasından söz edilmektedir. Bu taşımalar gerçekten uluslararası taşıma olarak B3 belgesiyle mi yapılmaktadır? Yoksa amaç, bu belgeyle yurt içinde diyaliz ve engelli taşımacılığına imkân vermek, dolayısıyla bu işler için ayrıca D3 belgesi alınmasına gerek bırakmamak mıdır?

Kendi tarım işçilerinin D3 belgesiyle taşınmasına imkân veren düzenleme Yönetmeliğe eklenmiştir. Bunu olumlu bulanlardanım. Ancak yurt dışına tarım işçisi götürülmediği hâlde, B3 belgesi sahiplerinin yurt içinde bu taşımayı yapabilmesi için aynı hususun B3 belgesine de eklenmesi gerekir mi?

Burada belirtilen şekil şartlarının ötesinde, B1 belgesinin B2 belgesiyle yapılan taşımaları, D1 belgesinin ise D2 belgesiyle yapılan taşımaları kapsaması gerektiği yönündeki daha önce ifade ettiğim görüşlerimi saklı tutuyorum. Burada, B1 belgesinde B2 belgesindeki yeterliliklerin, D1 belgesinde de D2 belgesindeki yeterliliklerin bulunduğu yönündeki iddiamı tekrarlıyorum. Bu husus, daha az belgeyle daha fazla çeşit taşıma yapılmasına ve tüm taşıtların aynı belgeye kaydedilerek daha verimli kullanılmasına imkân verecektir. Yük taşımacılığı ile ilgili olarak da ayrıntılarda benzer iyileştirmeler yapılabilir.

Yetki belgesi alma koşulları

Yönetmeliğin 14'üncü maddesinde yetki belgesi almanın ve yenilemenin özel şartları yer almaktadır. Bu kapsamda her belge türü için gerekli taşıt kapasiteleri, sermaye ihtiyacı ve diğer şartlar belirtilmektedir. Taşıma yapacak yetki belgeleriyle ilgili asgari kapasite şartlarının bir kısmı burada yer alırken, bir kısmı ise Yönetmeliğin taşıtlarla ilgili bölümlerinde düzenlenmiştir. Bunlar taşıt yaşı ve bazı hâllerde taşıt kapasitesiyle ilgilidir.

Bu şartların tamamı bu bölümde toplanırsa yetki belgesi almak için aranan koşullar ayrıntılı ve eksiksiz olarak tek yerde görülebilecektir. Örneğin, D2 belgesi için 75 koltuk kapasitesinin 15 yaşını geçmemiş otobüslerle sağlanmış olması şartı buraya eklenmelidir. D1 belgesi için ise 150 koltuk kapasitesinin 15 yaşını geçmemiş otobüslerle sağlanması şartının yanı sıra, bu kapasitenin 25 koltuk ve üzerindeki büyük otobüslerle sağlanacağına ilişkin ifade de buraya eklenmelidir. Benzer hususlar diğer belge türleri için de geçerlidir.

Böylece asgari kapasiteye ilişkin tüm şartlar tek maddeden öğrenilebilecek, taşıtlarla ilgili 25'inci maddeye ayrıca bakılması gerekmeyecektir. Bu durumda, 25 ve 26'ncı maddelerde yer alan asgari kapasiteye ilişkin hükümler çıkarılmalı; bu maddeler yalnızca asgari kapasite dışındaki taşıtların kaydına yönelik düzenlemeleri içermelidir.

14'üncü maddenin 26'ncı fıkrasında, üç adet özmal taşıtla faaliyet gösterenlerden 40'ıncı maddenin 34'üncü fıkrasının (b) bendinde yer alan şartın aranmayacağı belirtilmektedir. Bu durum, mesleki yeterlilik belgesine sahip personel istihdam edilmesinin istenmemesi anlamına gelmektedir. Oysa bu hususun yetki belgesi alma şartlarıyla doğrudan bir ilgisi bulunmamaktadır. Ayrıca bazı belge türlerinde özel hâllerde uygulanacak indirimlerden de söz edilmektedir. Bunların da daha sistematik bir yapıya kavuşturulması gerekmektedir.

Sırası gelmişken bir hususu daha belirtmek isterim. Koltuk sayısı hesaplanırken sürücü koltuğunun dâhil veya hariç tutulması konusu birçok yerde tekrar edilmektedir. Bu hususun taşıtlarla ilgili her maddede yinelenmesi yerine, Yönetmelikte yalnızca bir kez açıkça belirtilmesi yeterli olacaktır.

Yetki belgesi alma koşullarının yalnızca belge alınırken değil, bu belgelerle faaliyet gösterildiği sürece de belirli toleranslar dâhilinde korunması gerekir. Bu toleransların dışına çıkanlar ise belge iptali gibi ağır yaptırımlarla karşı karşıya kalabileceklerdir.

Taşıtlarla ilgili hususlar

Yönetmeliğin 24'üncü maddesinde taşıtların yaşı, cinsi ve diğer şartları düzenlenmektedir. Yukarıdaki öneriye uyulması hâlinde, asgari kapasiteye ilişkin hükümlerin burada yer almasına gerek kalmayacaktır. Böylece bu maddede yalnızca asgari kapasite dışındaki taşıtların kaydına ilişkin düzenlemeler bulunacaktır.

Bu maddede S yetki belgelerine en fazla 100 adet özmal otobüs kaydedilebileceği belirtilmektedir. Pek çok yerde olduğu gibi buraya da "ticari" kelimesinin eklenmesi gerekir. Bundan daha önemlisi ise bu düzenlemenin amacının ne olduğudur. Amaç, taşımacının büyüklüğüne üst sınır getirmek midir?

100 adet özmal otobüse karşılık, 25'inci maddeye göre 50 adet sözleşmeli otobüs de çalıştırılabildiğinde toplam taşıt sayısı 150'ye ulaşabilmektedir. Peki aynı kişi, 150 adet özmal otobüsle, sözleşmeli taşıt çalıştırmaksızın faaliyet gösteremez mi? Bu durumda üst sınırın 150 olarak belirlenmesi daha uygun olmaz mı?

B2 ve D2 belgeleriyle sınırlı hâle gelen otomobil kaydı konusunda eleştirilerimi daha önce yazmıştım; burada tekrarlamayacağım. Ancak bu taşıtların ticari nitelikte olacağı hususunun Yönetmelikte açıkça yer almasını isterim. Ayrıca bunların B2 belgesine kayıtlı olsalar dahi yalnızca yurt içinde kullanılacağı hususuna da dikkat çekilmesi gerekmektedir.

25'inci madde, taşıtların özmal ve sözleşmeli olarak kaydedilmesine ilişkindir. B1 ve D1 belgelerine 18-24 koltuklu otobüs kaydı yapılabilmesi de burada düzenlenmektedir. Ancak bu hususun sözleşmeli taşıt kaydıyla doğrudan bir ilgisi bulunmamaktadır.

Bir başka husus da küçük otobüs-büyük otobüs eşleştirmesidir. B1, B2, D1, D2 ve S belgelerinde küçük özmal otobüs karşılığında küçük sözleşmeli otobüs, büyük özmal otobüs karşılığında ise büyük sözleşmeli otobüs kaydedilebilmektedir.

Öncelikle belirtmek isterim ki B1 ve D1 belgelerinde küçük otobüs kullanımına ilişkin sınırlamalar bulunmaktadır. Bu konu esas olarak B2, D2 ve S belgelerini ilgilendirmektedir. Önemli olan husus, küçük otobüs karşılığında büyük otobüsün sözleşmeli olarak kaydedilememesidir. Buna karşılık, büyük otobüs karşılığında küçük otobüs kaydedilmesinde bir sakınca görmüyorum.

Hâlen B2 ve D2 belgelerine kayıtlı 18-24 koltuklu otobüslerin yerine 45 koltuklu otobüsler sözleşmeli olarak kaydedilebilmektedir. Bu çelişki giderilmelidir. Örneğin, "Sözleşmeli otobüsün koltuk kapasitesi, özmal otobüsün koltuk kapasitesinden en fazla beş koltuk fazla olabilir" şeklinde bir düzenleme getirilebilir.

Öte yandan, B1 ve D1 belgelerine sınırlı olarak kaydedilebilen 18-24 koltuklu özmal otobüslerin karşılığında, bırakınız daha büyük bir otobüsü, aynı büyüklükte bir otobüs bile sözleşmeli olarak kaydedilememektedir.

Yolcu taşımacılığı için örneklenen bu iyileştirmeler, yük taşımacılığı açısından da değerlendirilebilir ve uygulanabilir. Bu kapsamda yetki belgeleri ile taşıt kayıtlarına ilişkin hususlar da yeniden ele alınabilir. Böylece daha işlevsel ve daha iyi bir Yönetmeliğe geçiş sağlanabilir.

Mevcut maddelerin yalnızca içerik bakımından iyileştirilmesiyle yetinilmemeli, Yönetmeliğin yapısının da gözden geçirilmesi düşünülmelidir. Bu kapsamda daha sistematik ve kullanımı kolay bir metin hazırlanabilir. Örneğin, UETDS ile ilgili düzenlemelerin ve mesleki yeterliliğe ilişkin hükümlerin ayrı başlıklar altında toplanması, Yönetmeliğin daha anlaşılır ve daha kullanışlı olmasını sağlayacaktır.

10 Kasım'da saygı ve özlemle

Cumhuriyetimizin kurucusu Gazi Mustafa Kemal Atatürk'ü, aramızdan ayrılışının 88'inci yıl dönümünde saygı, minnet ve özlemle anıyorum. Akıl ve bilimi rehber alan anlayışı ile Cumhuriyetimizin değerlerini yaşatmanın hepimizin ortak sorumluluğu olduğuna inanıyorum. ■

EGETURDER Başkanı ve Öz İkizler Yönetim Kurulu Başkanı Özer Bür:

“Sektörün öncelikli sorunu şoför ve çalışma koşulları”

EGETURDER ve Öz İkizler Başkanı Özer Bür, şoförlerin haklarının güvenceye alınmasını, koşullarının düzeltilmesini ve maaşlarının iki asgari ücretten az olmamasını istedi.



ÖZEL HABER / Erkan YILMAZ

Özer Bür, taşımacılık sektörünün en önemli sorunlarından birinin şoförlerin çalışma koşulları olduğunu söyledi. Firmalar arasındaki acımasız rekabetin şoförlük mesleğini değersizleştirdiğini vurgulayan Bür, sürücülerin çalışma koşullarının ve haklarının yasal düzenlemelerle güvence altına alınmasını istedi. İhalelerde sürücü maliyetlerinin gerçekçi hesaplanması gerektiğini belirten Bür, ilgili NACE kodlarının gözden geçirilmesini ve şoförlere asgari ücretin iki katının altında maaş verilmemesini sağlayacak bir düzenleme yapılmasını önerdi. Bür, dijital takografla etkin denetimin hem çalışma düzenine hem de rekabet koşullarına katkı sağlayacağını ifade etti.

EGETURDER Başkanı ve Öz İkizler Yönetim Kurulu Başkanı Özer Bür, taşımacılık sektöründe şoförlerin ücretleri, sosyal hakları, çalışma süreleri ve mesleki temsiline ilişkin Taşıma Dünyası’na değerlendirmelerde bulundu.

Sektörün öncelikli sorunları arasında şoför konusunun yer aldığını ifade eden Bür, insanların canını ve malını emanet ettiği sürücülerin çalışma koşullarının üstlendikleri sorumluluğa uygun olması gerektiğini söyledi. Bür, bunun sağlanabilmesi için ücretlerden denetime kadar bütünlüklü bir düzenlemeye ihtiyaç bulunduğunu dile getirdi.

“Acımasız rekabet şoförlük mesleğini değersizleştirdi”

Sektörün en büyük sorunlarından birinin şoför istihdamı olduğunu belirten Bür, şoförlük mesleğinin son yıllarda hak ettiği değeri göremediğini söyledi. Dünyadaki en değerli varlığın insan olduğunu vurgulayan Bür, insan taşımacılığında büyük sorumluluk üstlenen sürücülerin, firmalar arasındaki acımasız rekabetin sonucunda değersizleştirildiğini ifade etti.

Şoför istihdamının firmalar açısından büyük sorumluluk taşıdığına dikkat çeken Bür, devletin çalışma koşullarını ve haklarını güvence altına alan yasal düzenlemelerle şoförlük mesleğini yeniden hak ettiği değere kavuşturabileceğine inandığını belirtti.

“Asgari ücretle şoför çalıştırabilir misiniz?”

Taşıma ihalelerinde şoför maliyetinin düşük hesaplanmasını eleştiren Bür, bazı işlerde bu kalemin asgari ücret üzerinden değerlendirildiğini belirtti.

Bür, “İhaleye giriyorsun, servis yapıyorsun; şoför maliyeti asgari ücret üzerinden hesaplanıyor. Asgari ücretle bugün bir şoför çalıştırabilir misin? Hakikaten verimli olur mu? Şoför o riske girer mi?” diye konuştu.

Şoför ücretinin yalnızca çalışana ödenen maaştan ibaret olmadığını vurgulayan Bür, işverenin vergi ve sosyal güvenlik giderlerini de hesaba katması gerektiğini söyledi. Sürücülerin maddi imkânlarının ve sosyal haklarının geliştirilmesinin, taşıma hizmetinin fiyatlandırılmasına da yansıması gerektiğini kaydetti.

NACE kodları gözden geçirilmeli, şoför ücreti en az iki asgari ücret olmalı

İş sağlığı ve güvenliği kapsamında işyerlerinin faaliyet alanlarına göre belirlenen NACE kodlarına da değinen Özer Bür, şehirlerarası yolcu, turizm ve personel taşımacılığı faaliyetlerinin az tehlikeli sınıfta değerlendirilmesinin, sürücülerin karşı karşıya olduğu riskler dikkate alınarak yeniden ele alınması gerektiğini söyledi.

Karayolunda çalışmanın başlı başına risk taşıdığını vurgulayan Bür, ilgili NACE kodları ve tehlike sınıflarının gözden geçirilmesini istedi. Sürücülerin üstlendiği sorumluluğun ücretlerine de yansıması gerektiğini belirten Bür, şoförlere asgari ücretin iki katının altında maaş verilmemesini sağlayacak bir düzenleme yapılmasını önerdi.

“Hep akaryakıta odaklanıyoruz”

Taşımacılıkta maliyet tartışmalarının ağırlıklı olarak akaryakıt üzerinden yürütüldüğüne dikkat çeken Bür, personel giderlerinin de aynı ciddiyetle değerlendirilmesini istedi.

İzmir–Aliağa operasyonlarından örnek veren Bür, günlük 40 litre yakıt tüketen bir aracın, litre fiyatının yaklaşık 100 lira kabul edildiği örnek hesapta, 20 günlük yakıt giderinin 80 bin liraya ulaştığını anlattı. Bür, bir sürücünün ücret ve işveren yükleriyle birlikte oluşan toplam maliyetinin de bu ölçekte ele alınması gerektiğini savundu.

Bür, “Bugün bir şoför maliyetinin bundan aşağı olmaması lazım. Vergisiyle, SSK’sıyla… Şoföre 50 bin lira maaş versen ne olacak?” ifadelerini kullandı.

Şehir içi taşımacılıkta çalışma süresi vurgusu

Şehir içi taşımacılıkta sürücülerin çalışma sürelerinin etkin biçimde izlenmesi gerektiğini belirten Bür, bazı operasyonlarda sabah erken saatlerde başlayan mesainin gece saatlerine kadar uzayabildiğini söyledi. Bu uygulamanın bütün firmalara mal edilemeyeceğini özellikle ifade etti.

Yoğun trafikte geçen zamanın da sürücüyü yorduğunu vurgulayan Bür, “Ha direksiyonda yolda gitmişsin, ha sürücü olarak yol üstünde kalmışsın. Değişen bir şey var mı? Bu daha büyük yorgunluk değil mi?” diye sordu.

Bür, trafik yoğunluğunun sürücünün dinlenme ihtiyacını ortadan kaldırmadığını, taşıma planlamalarının bu gerçek dikkate alınarak yapılması gerektiğini dile getirdi.

“Şoförün kontrol mekanizması yoktu”

Hafta içi personel servisinde çalışan bir sürücünün, cuma günü servis görevini tamamladıktan sonra aynı akşam uzun mesafeli bir tur yolculuğuna çıkabildiğini anlatan Bür, farklı işler arasında sürücünün toplam çalışma ve dinlenme düzeninin takip edilmesinin önemine işaret etti.

İzmir’den Kapadokya’ya yapılan gezileri örnek gösteren Bür, “Şoför bütün hafta şehir içinde çalışmış. Cuma günü servisini yapıyor, akşamleyin dönüyor, oradan Kapadokya’ya gidiyor geziye. Şoförün kontrol mekanizması yoktu. İşin özeti bu” dedi.

Dijital takografla etkin denetimin bu açıdan önemli olduğunu ifade eden Bür, denetimin şehir içindeki sürücünün çalışma düzenini de kapsamasının sektörde birbirine bağlı sorunların çözümüne katkı sağlayacağını savundu.

Firmalar gerçek şoför maliyetini hesaplamalı

Dijital takograf denetimlerinin ve yaptırımların firmaların maliyet hesaplarına etkisine değinen Bür, işletmelerin teklif hazırlarken sürücülerin çalışma ve dinlenme ihtiyaçlarını gözetmesi gerektiğini söyledi.

Özer Bür, “Firmalar da hesaplarını yaparken bu şoförlerin maliyetlerini öngörmeli” diyerek, çalışma koşullarını iyileştiren kuralların rekabetin sağlıklı işlemesi açısından da önem taşıdığını belirtti.

Turizm taşımacılığında bahşişin sürücü gelirinde yer tuttuğuna da değinen Özer Bür, mesleğin sürdürülebilirliğinin yeterli ücret ve sosyal haklarla desteklenmesi gerektiğini ifade etti.

Şoförlerin mesleki temsili güçlendirilmeli

Sürücülerin haklarını savunabilecekleri mesleki yapılara duyulan ihtiyacı da gündeme getiren Bür, ücretli çalışan şoförlerin sorunlarını ortak bir zeminde dile getirmekte zorlandığını savundu.

Geçmişte şoför odalarının mesleği icra eden sürücüler açısından önemli bir temsil gücü taşıdığını belirten Bür, kendi aktarımına göre 2003 öncesinde şoförlük yapanların odaya kayıt olarak belge alabildiğini, sonrasında ise üyelik yapısının araç sahipliği üzerinden şekillendiğini söyledi. Bür, bu değişimin ücretli çalışan şoförlerin mesleki temsilini zayıflattığını ifade etti.

Şoför odalarının geçmişteki etkisine de dikkat çeken Bür, tahditli plaka uygulamasının oluşmasında dönemin odalarının temsil ve örgütlenme gücünün önemli rol oynadığını dile getirdi.

Araç sahibi işletmeciler ile ücretli çalışan sürücülerin temsil ihtiyaçlarının farklılığına dikkat çeken Bür, “Neden bu insanların bir sivil toplum örgütü yok?” diye sordu.

Şoförlerin hak arama konusunda yalnız kaldığını düşündüğünü belirten Bür, çalışma koşullarının kişisel tercihlere bırakılmaması gerektiğini söyledi. Bür, sektörün geleceği için sürücülüğün sorumluluğuna uygun ücret, sosyal güvence ve etkin denetimle desteklenen bir meslek yapısının güçlendirilmesi çağrısında bulundu.

Atatürk’ü saygı ve minnetle anıyoruz

Özer Bür, 10 Kasım dolayısıyla Cumhuriyetimizin kurucusu Gazi Mustafa Kemal Atatürk’ü de anarak, “Aramızdan ayrılışının 88. yıl dönümünde Gazi Mustafa Kemal Atatürk’ü saygı, minnet ve özlemle anıyorum. Onun bizlere emanet ettiği Cumhuriyet’i yaşatmak, aklın ve bilimin ışığında çalışarak ülkemizi daha ileriye taşımak hepimizin ortak sorumluluğudur” ifadelerini kullandı. ■



Kerem Serkan Çoban
keremserkancoban@hotmail.com

Aptal ile Abdal Arasında

İnsan bazen bildikleriyle değil, bilmediğinin farkında olup olmamasıyla kendisini ele verir. Kimi zekâsını kurnazlıkla karıştırır, kimi bilgeliği aptallık sanır. Kimi de sahip olduğu unvanı, o unvanın gerektirdiği yetkinliğin kanıtı olarak görür.

Oysa birbirine yalnızca birkaç harf uzaklıkta duran iki kelime, bambaşka dünyaları anlatır: Aptal ve abdal.

Biri aklın ve muhakemenin eksikliğini, diğeri dünya hırslarından uzaklaşmayı ve bilgeliği çağrıştırır. Tıpkı zekâ ile kurnazlık gibi. Birbirine benzeyen ama aynı yere varmayan iki ayrı yol.

Bütün bu kavramların kesiştiği yerde, bugün çokça konuştuğumuz bir mesele duruyor: **Liyakat**.

Ancak liyakat, yalnızca doğru insanın doğru göreve getirilmesi değildir. Daha temel iki soruyla başlar:

İnsan, hangi işi yapmaya yetkin olduğunu ve hangi konuda başkalarının aklına ihtiyaç duyduğunu biliyor mu?

Peki, yetkiyle donatıldığında; aklı, vicdanı ve ahlakı sınandığında kendi sınırlarını koruyabiliyor mu?

Toplumlar, kurumlar ve şirketler farklı sorumluluk katmanlarıyla çalışır. Politika yapıcılar yönü belirler, strateji geliştirenler hedefleri ve riskleri değerlendirir, teknik yöneticiler uygulamayı yönetir. Bu katmanlar birbirini tamamlar ancak aynı yetkinlikleri gerektirmez.

İyi bir teknik yönetici mutlaka iyi bir stratejist değildir. Başarılı bir stratejist de her zaman doğru politikayı üretemez.

Liyakat, yalnızca bir göreve getirilmek değil, o görevin gerektirdiği yetkinliği taşımaktır. Yetkinlik ise unvanla değil; öğrenerek, deneyerek ve gelişerek kazanılır.

İnsan burada kendisiyle yüzleşmelidir: Neyi biliyorum? Neyi bilmiyorum? Hangi konuda başkalarının bilgisine ihtiyaç duyarım?

Bu soruların sorulmadığı yerde zekâ yerini kurnazlığa, özgüven haddini aşmaya, strateji ise günü kurtaran manevralara bırakır.

Üstelik bu yanlış konumlanmalar sanıldığından çok daha görünürdür. İnsanlar kimin neyi bilmediğini çoğu zaman fark eder. Ancak diplomasi veya nezaket gereği bunu yüzünüze söylemezler.

Size söylenmeyen yetersizliğiniz, başkaları tarafından görülmediği anlamına gelmez.

Bu, biraz da had meselesidir. Haddini bilmek sınırlarına hapsolmak değil, sınırlarını geliştirmenin cesaretini göstermektir.

Çünkü yeni şeyler, eskiyi tekrar eden muhafazakâr kurnazlıklarla yaratılamaz. Risk almadan, akıl katmadan ve alışılmış doğruları sorgulamadan gelecek kurulamaz. Ancak cesaretin bilgiyle, stratejinin vicdanla buluşması gerekir.

Belki burada yeniden abdala dönmeliyiz.

Bilmediği alanda işbirliğine açık, kendi aklını başkalarının aklıyla büyütebilen, çıkarından önce vicdanını dinleyen o sufi abdal anlayışına.

Ne var ki **her kurnaz kendisini zeki, her aptal kendisini abdal sanabilir.** Kurnazlığını strateji, yetersizliğini tevazu, kişisel çıkarlarını toplumsal fayda olarak sunabilir. Gerçekten zeki olanın zekâsı kurnazlıkla, ulvi amaçları olanın niyeti aptallıkla sınanabilir.

Cehalet de yalnızca eğitim eksikliği değildir. Üniversite bitirmek insanı cehaletten kurtarmadığı gibi, diplomasız olmak da insanı cahil yapmaz. Asıl tehlikeli cehalet, bilgiyi vicdandan, zekâyı ahlaktan, yetkiyi sorumluluktan ayırmaktır.

Bilmediğini bilmeyen insan öğrenebilir; bildiğini kendi çıkarları için kötüye kullanan ise çok daha tehlikeli bir cehaleti temsil eder.

Mustafa Kemal Atatürk, Gençliğe Hitabe'de şu uyarıda bulunur:

“Hatta bu iktidar sahipleri, şahsi menfaatlerini müstevlilerin siyasi emelleriyle tevhit edebilirler.”

Buradaki tehlike yalnızca bilgisizlik değil, kişisel çıkarın sorumluluğun önüne geçmesidir.

Bu tarihsel uyarıyı yalnızca siyasi iktidarla sınırlamamalıyız. Yöneticilere, karar vericilere ve hepimize uzanan bir sorumluluk meselesi olarak da okumalıyız. Çünkü karar verdiğimiz, güç kullandığımız her satıhta bir etki alanımız vardır. **Mesele yalnızca iktidar sahipleri değil, aslında hepimiziz.**

Atatürk'ün Cumhuriyet'i kurarken ortaya koyduğu akıl, cesaret, strateji ve ortak mücadele anlayışı, bugün de liyakati sorgularken başvurabileceğimiz bir mirastır.

10 Kasım, Atatürk'ün aramızdan ayrıldığı gündür. 11 Kasım ise Cumhuriyet'in onsuz ilk sabahıdır.

Belki de 10 Kasım'ı yalnızca bir kaybın hüznüyle değil, ertesi sabaha bırakılan mirasın sorumluluğuyla düşünmeliyiz.

Çünkü mirasa gerçek saygı, geçmişi tekrar etmek değil; aklı vicdanla, cesareti liyakatle, stratejiyi ahlakla buluşturarak geleceği yeniden kurabilmektir.

Belki de 10 Kasım, hepimiz için bir **Akıl Günü** olmalıdır. ■

* * *

Makalenin uzun versiyonu linkte
https://www.tasimadunyasi.com/aptal-ile-abdal-arasinda

Yeni Volkswagen Caddy Türkiye'de satışa sunuldu

Volkswagen Ticari Araç, yenilenen tasarımı ve dijital donanımlarıyla Yeni Caddy'yi Türkiye'de satışa sundu. Model, Cargo versiyonunda 1.765.000 TL'den başlayan fiyatlarla satışa çıktı.







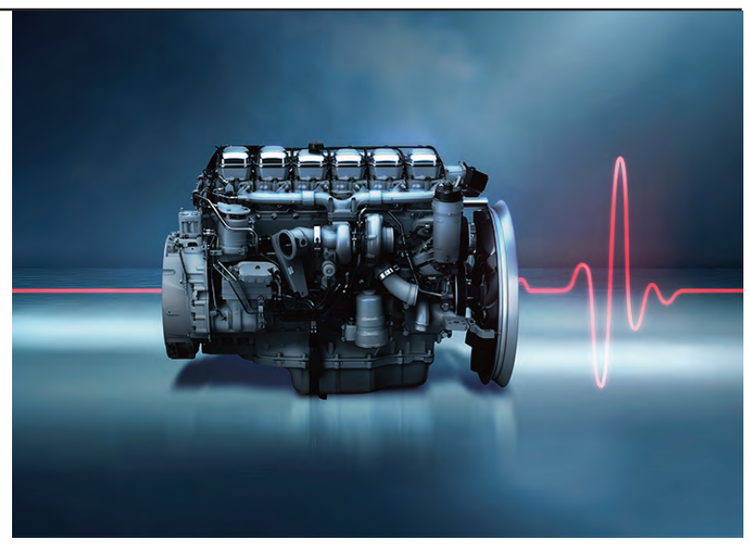
Volkswagen Ticari Araç, beşinci nesil Caddy'nin yenilenen versiyonunu Türkiye pazarına sundu. Yeni ön tamponu ve Açık Kahverengi, Gün Batımı Kırmızısı, Grenadilla Siyahı ile Okaliptüs Yeşili gövde renkleriyle güncellenen model; Impression, Style, Cargo ve Cargo Maxi olmak üzere dört versiyonla sunuluyor. Tüm versiyonlarda 122 PS güç üreten 2.0 TDI dizel motor ve DSG otomatik şanzıman standart.

Yeni Caddy'nin iç mekanında 12,9 inç Ready to Discover multimedya sistemi, 10,25 inç Digital Cockpit Pro dijital gösterge paneli ve 25 Watt MagSafe özellikli kablosuz şarj ünitesi yer alıyor. Kablosuz App-Connect, aydınlatmalı dokunmatik sıcaklık ayarları ve 60 Watt'a kadar güç sağlayan USB-C bağlantıları da standart donanımlar arasında.

Dört versiyon, farklı kullanım ihtiyaçları

Impression donanımında elektrik destekli bagaj kapağı, vakumlu sürgülü kapılar ve Voice Enhancer sistemi sunuluyor. Style versiyonunda AGR sertifikalı ergoComfort koltuklar ve 17 inç Colombo alüminyum alaşımlı jantlar öne çıkıyor. Cargo ve Cargo Maxi'de geri görüş kamerası, park sensörleri ve 230 V priz bulunuyor; Cargo Maxi uzun dingil mesafesiyle daha geniş yükleme alanı sağlıyor.

Yeni Caddy Cargo'nun tavsiye edilen anahtar teslim fiyatı 1.765.000 TL'den, Impression versiyonunun fiyatı 2.100.000 TL'den başlıyor. 2021'de Türkiye'de satışa sunulan beşinci nesil Caddy, bugüne kadar ülkede 50 binin, dünya genelinde 500 binin üzerinde satışa ulaştı. ■



Scania Motor Onarımında Avantajlı Dönem

Scania, müşterilerinin kış aylarında zorlu yol şartlarında yüksek yakıt verimliliği ve kesintisiz performans elde etmesi amacıyla motor onarımında yüzde 50'ye varan indirim kampanyası başlattı.

Scania, araç performansını ilk günkü gücüne taşımak ve işletme maliyetlerini düşürmek isteyen araç sahipleri için motor onarım kampanyası başlattı. Tüm Scania Yetkili Servislerinde geçerli olan kampanya kapsamında yarım motor ve tam motor onarımlarında işçilik hizmetlerinde yüzde 50, ağır vasıta yedek parçalarında yüzde 30, kampanyaya özel parçalarda ise yüzde 15'e varan indirim imkânı sağlıyor.

Orijinal Parça ve Uzman İşçilik Güvencesi

Ağır vasıtada düzenli bakımın, orijinal yedek parça kullanımının ve uzman teknik ekip desteğinin yakıt tasarrufu ve operasyonel verimlilikteki önemine dikkat çeken Scania, 31 Aralık 2026 tarihine kadar sürecek kampanya sayesinde araç sahiplerinin Scania'nın yüksek standartlardaki servis kalitesine çok daha uygun koşullarla ulaşmasını sağlıyor. ■



24_Tasima Dunyasi-MY-TOF-TTDER.qxp_Taşıma Dünyası Gazetesi 8.11.2026 16:30 Page 1



Mustafa Yıldırım

TOBB Karayolu Yolcu Taşımacılığı Sektör Meclis Başkanı

my@tasimadunyasi.com

Taşımacılıkta sade ve uygulanabilir mevzuat

Yıl sonuna yaklaşırken karayolu yolcu taşımacılığında beklentimiz, sektörün ihtiyaçlarını karşılayan, açık ve uygulanabilir bir mevzuattır. Karayolu Taşıma Yönetmeliği'nde yapılacak değişiklikler, sahadaki sorunları çözmeli ve kaynakların verimli kullanılmasını sağlamalıdır.

Öncelikle yetki belgesi sistemi sadeleştirilmelidir. Belge türleri ve özel taşıma koşulları aynı bölümde tanımlanmalı; taşımacı, hangi belgeye ihtiyaç duyduğunu farklı maddeler arasında dolaşmadan anlayabilmelidir.

Tarifeli ve tarifesiz taşımacılık ayrımı daha anlaşılır kurulmalıdır. B2 ve D2 belgelerinin tanımlarında grup taşımacılığı niteliği belirtilmelidir. B1 belgesinin B2, D1 belgesinin ise D2 kapsamındaki taşımaları yapabilmesine yönelik öneri değerlendirilmelidir. Böylece farklı belgeler altında bölünen araçların daha verimli kullanılması sağlanabilir.

Yetki belgesi alma koşullarında bütünlük gereklidir. Asgari koltuk kapasitesi, araç yaşı, sermaye ve diğer şartlar tek başlıkta toplanmalıdır. Faaliyet boyunca korunacak koşullar da açık olmalıdır.

Özmal ve sözleşmeli taşıt düzenlemelerinde kapasite dengesi gözetilmelidir. Küçük otobüs karşılığında büyük otobüs kaydına ilişkin çelişkiler giderilmeli; büyük otobüs karşılığında küçük otobüs kullanımına operasyonel ihtiyaçlar açısından bakılmalıdır.

Otomobillerin hangi belgelerle ve hangi kapsamda kullanılabileceği netleştirilmelidir. UETDS ve mesleki yeterlilik hükümleri ayrı başlıklarda toplanmalı, tekrarlar azaltılmalıdır. Değişiklikler hazırlanırken sektör temsilcilerinin görüşleri alınmalıdır.

İhtiyacımız, anlaşılır kurallarla çalışan, denetlenebilir ve sürdürülebilir bir taşımacılık düzenidir. Başarıyı, günlük faaliyetlerde sağlanan kolaylık, yolcu güvenliği ve hizmet kalitesindeki gelişmeyle ölçmeliyiz.

Cumhuriyetimizin kurucusu Gazi Mustafa Kemal Atatürk'ü, aramızdan ayrılışının 88'inci yıl dönümünde saygı, minnet ve özlemle anıyorum. Akıl ve bilimin rehberliğinde Cumhuriyetimizin değerlerini yaşatmak hepimizin sorumluluğudur. ■



Ferhan Turizm filosuna
5 Mercedes-Benz Tourismo daha kattı

İzmir merkezli Ferhan Turizm, personel taşımacılığı hizmetlerinde kullanılmak üzere filosuna 5 adet Mercedes-Benz Tourismo otobüs kattı. Mengerler Ticaret tarafından satışı gerçekleştirilen araçlar, Ferhan Turizm Yönetim Kurulu Üyesi Zeki Turan'a teslim edildi.

Personel taşımacılığı konusunda hizmet veren Ferhan Turizm, yeni araç yatırımıyla filosunu güçlendirdi. Mercedes-Benz Türk bayisi Mengerler Ticaret tarafından satışı yapılan 5 adet Tourismo otobüsün teslimatı gerçekleştirildi.

1998 yılında Melik Turan tarafından yedi kardeşiyle birlikte kurulan Ferhan Turizm, İzmir merkezli faaliyetlerini sürdürüyor. Yönetim Kurulu Başkanlığını Melik Turan'ın yürüttüğü firma, personel ve turizm taşımacılığı alanlarında hizmet veriyor.

İZTAD üyesi Ferhan Turizm'in personel taşımacılığı operasyonlarında kullanacağı yeni araçlar, Yönetim Kurulu Üyesi Zeki Turan'a teslim edildi. ■



25_Tasima Dunyasi-TAKOGRAF MANSET.qxp_Taşıma Dünyası Gazetesi 8.11.2026 16:29 Page 1

Takografta 2027 dönemi: Yeni zorunluluklar ve ağır cezalar

2027'de takograf zorunluluğu yeni araç gruplarını kapsayacak. Model yılına göre geçiş takvimi, 185 bin TL'ye varan cezalar ve işleten sorumluluğu gündemde. Hazırlık şart.



Karayolları Trafik Kanunu'nda yapılan değişiklikle takograf zorunluluğunun kapsamı genişletildi. Şehir içi yolcu taşımacılığı ile 3,5 tonun üzerindeki yük taşıtlarını da ilgilendiren düzenlemede, araçların model yıllarına göre geçiş takvimi belirlendi. İlk defa tescil edilecek belirli araçlara tanınan bir yıllık geçiş süresi 27 Şubat 2027'de sona erecek. Takograf ihlallerinde sürücülere 185 bin TL'ye, yükümlülüklerini yerine getirmeyen araç işletenlerine ise bunun iki katına ulaşabilen cezalar uygulanabilecek.

27 Şubat 2026 tarihli Resmî Gazete'de yayımlanan 7574 sayılı Kanun ile Karayolları Trafik Kanunu'nun takograf kullanımına ilişkin 31'inci maddesi yeniden düzenlendi. Düzenleme, özellikle şehir içi toplu taşıma, servis taşımacılığı, şehirlerarası yolcu taşımacılığı ve yük taşımacılığı yapan işletmeleri ilgilendiriyor.

Hangi araçlarda takograf zorunlu?

Yeni düzenlemeye göre yük taşımacılığında kullanılan, azami yüklü ağırlığı 3.500 kilogramdan fazla olan motorlu taşıtlar ile 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu, 5216 sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanunu ve 5393 sayılı Belediye Kanunu kapsamında yolcu taşımacılığında kullanılan, sürücüsü dahil oturma yeri 17'den fazla olan motorlu taşıtlarda takograf bulundurulması ve kullanılması zorunlu.

Kanun ve ilgili yönetmelikler kapsamında muafiyet tanınan araçlar ise bu zorunluluğun dışında tutulacak.

2027'de yeni dönem başlayacak

Daha önce takograf zorunluluğu bulunmayan ancak yeni düzenlemeyle kapsama alınan araçlar için model yıllarına göre kademeli geçiş takvimi belirlendi.

Buna göre;

2021 ve sonrası model araçlar: 31 Aralık 2026,

2016-2020 model araçlar: 31 Aralık 2027,

2011-2015 model araçlar: 31 Aralık 2028,

1996-2010 model araçlar: 31 Aralık 2029,

1985-1995 model araçlar: 31 Aralık 2030.

Bu tarihlerden sonraki ilk araç muayenesine kadar takograf taktırılması ve kullanılması zorunluluğu aranmayacak.

Dolayısıyla 2021 ve sonrası model araçlarda 2027 yılındaki ilk araç muayenesi önem kazanırken, 2016-2020 model araçlar için geçiş süreci 31 Aralık 2027 sonrasındaki ilk muayeneye kadar devam edecek.

Şehir içi taşımacılıkta 27 Şubat 2027 tarihi önemli

Belediye ve mücavir alan sınırları içerisinde 5216 ve 5393 sayılı kanunlar kapsamında yolcu taşımacılığı yapan ticari araçlar ile yük ve yolcu taşımacılığında kullanılan resmî araçlardan ilk defa tescil edilecekler için bir yıllık geçiş süresi tanındı.

27 Şubat 2026'da başlayan bu süre 27 Şubat 2027'de sona erecek.

Bu hüküm, bütün mevcut araçların aynı tarihte takograf taktırmasını gerektirmiyor. Mevcut araçlar bakımından kanunda belirlenen model yılına dayalı geçiş hükümleri ve varsa muafiyetler dikkate alınacak.

Takograf ihlallerine 370 bin TL ceza

Takograf bulundurma ve kullanma zorunluluğuna uymayan sürücülere 75 bin TL idari para cezası uygulanacak.

Takograf cihazına müdahale ederek yanlış veri üretmesine neden olan veya bu durumdaki cihazları kullananlara 185 bin TL ceza verilecek. İhlalin bir yıl içerisinde tekrarlanması halinde ceza 370 bin TL'ye yükselecek.

Kendisine ait olmayan, bozuk veya geçersiz sürücü kartıyla araç kullananlara 75 bin TL, tekrarlanan ihlallerde 150 bin TL ceza uygulanacak.

Takograf cihazına müdahale ve sürücü kartının usulsüz kullanımı nedeniyle sürücü belgeleri ilk ihlalde 30 gün, bir yıl içindeki tekrarlanan ihlallerde 90 gün süreyle geri alınacak.

Sürücü kartını başkalarının kullanmasını önlemek için gerekli tedbirleri almayan kart sahiplerine de 75 bin TL ceza verilecek.

Araç işletenlerine iki kat ceza

Yeni düzenleme, takograf kullanımında araç işletenlerinin sorumluluğunu da artırıyor.

Sürücünün aynı zamanda işleten olmadığı durumlarda, takograf bulundurma, kullanma ve denetleme yükümlülüklerini yerine getirmeyen araç işletenine, ilgili ihlal için sürücüye belirlenen cezanın iki katı tutarında idari para cezası uygulanacak.

Böylece takograf cihazına müdahale edilmesiyle ilgili tekrarlanan ihlallerde, sorumluluğu tespit edilen araç işletenine uygulanabilecek ceza 740 bin TL'ye ulaşabilecek.

Takografı uygun olmayan araç trafikten menedilecek

Takograf bulundurulması zorunlu olduğu halde cihazı bulunmayan veya cihazı mevzuata uygun durumda olmayan araçlar, eksiklikleri giderilinceye kadar trafikten menedilecek.

Eksikliklerin giderilmesi amacıyla yönetmelikte belirlenen sürelerle geçici izin verilebilecek.

Çalışma ve dinlenme sürelerine yeni cezalar

Kanunun 49'uncu maddesiyle sürücülerin araç kullanma ve dinlenme sürelerine yönelik yaptırımlar da yeniden düzenlendi.

Günlük sürekli araç kullanma süresinin bir saate kadar aşılmasına 1.000 TL, bir saatten fazla aşılmasına 3 bin TL ceza uygulanacak.

Günlük toplam araç kullanma süresinin aşılmasında cezalar 3 bin TL ile 10 bin TL arasında değişecek.

Haftalık veya birleşik iki haftalık araç kullanma süresinin aşılması halinde ise ihlalin süresine göre 10 bin TL ile 20 bin TL arasında ceza verilecek.

Günlük dinlenme süresinin ihlaline 3 bin TL, haftalık dinlenme süresinin ihlaline 5 bin TL ceza uygulanacak.

Sürücünün aynı zamanda işleten olması halinde cezalar iki katına çıkacak. Sürücü ile işletenin farklı kişiler olması durumunda ise denetim sorumluluğunu yerine getirmeyen işletene ayrıca iki kat tutarında ceza uygulanacak.

Birden fazla sürücü bulundurulması zorunlu olan taşımalarda ilgili kurallara uymayan işletene de 10 bin TL ceza verilecek.

Takograf kayıtlarına elektronik denetim. Yeni düzenlemeyle takograf kayıtlarının elektronik ortamda denetlenmesinin de önü açıldı.

Trafik zabıtası, takograf kayıtlarını bu kayıtların aktarılacağı veri tabanı üzerinden inceleyerek tespit ettiği ihlallere idari para cezası uygulayabilecek.

İşyerinde saklanması gereken takograf kayıtlarının çalışma ve dinlenme süreleri yönünden denetimi ise Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının oluşturacağı veri tabanı kullanılarak Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı veya bağlı ve ilgili kuruluşlarınca yapılabilecek.

Takograf kayıtlarına ve kalibrasyona da ceza

Kanunda yeni yönetmelikle belirlenecek kurallara ilişkin yaptırımlar da düzenlendi. Takograf kullanımına ilişkin kurallara aykırılığa 3 bin TL, cihaz ayarları ve kalibrasyon kurallarına aykırılığa 10 bin TL, takograf kayıtlarının saklanmasına ilişkin kurallara aykırılığa ise 20 bin TL idari para cezası öngörüldü.

Yeni yönetmelik için son tarih 27 Şubat 2027

Takograf kullanımı, cihaz ayarları, kalibrasyon, kayıtların saklanması, sürücülerin çalışma ve dinlenme süreleri ile denetim esaslarını belirleyecek yönetmeliğin, kanunun yayımlandığı tarihten itibaren bir yıl içerisinde çıkarılması öngörülüyor.

İçişleri Bakanlığı ile Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığınca müştereken hazırlanacak yönetmelik için belirlenen süre 27 Şubat 2027'de dolacak.

Yeni yönetmelik yürürlüğe girene kadar mevcut Karayolları Trafik Yönetmeliği'nin kanuna aykırı olmayan hükümleri uygulanmaya devam edecek. ■

BİLAL YEŞİL'den

Şirketlere öneriler

Takograf kayıtlarınızı ve hazırlıklarınızı gözden geçirmeniz,

Takograf takılacak araçlar için bir planlama yapmanız,

Sürücü kartı ve takograf verilerinizi zamanında ve eksiksiz indirmeniz,

Sürücülerinize takograf kullanma konusunda eğitim vermeniz önerilir.

Bu eğitim, hem AETR Sözleşmesi'ne ve hem de Karayolları Trafik Yönetmeliğine göre zorunludur.

Ayrıca, bazı ihlallerde, ek olarak Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı uyarma puanı cezası da vermektedir.

Uyarma puanı 500 üzerine çıktığında, ödeme yapılıp puan toplamı 500 altına düşürülmezse, yetki belgelerinin geçici veya sürekli olarak askıya alınması veya iptali söz konusudur.

Uyarma puanlarınızı da kontrol etmeniz önerilir.

26_Tasima Dunyasi-TIRSAN-VOLVO.qxp_Taşıma Dünyası Gazetesi 8.11.2026 16:29 Page 1

MEKS, Avrupa operasyonlarını Tırsan ile güçlendirdi



Tırsan, MEKS Lojistik ve grup şirketlerine 43 adetlik teslimatı tamamladı. Yeni filo yatırımı, şirketin Türkiye ile Avrupa arasındaki otomotiv ve tekstil taşımalarını destekleyecek.

Teslimat töreni Tırsan Adapazarı Mega Üretim Kampüsü'nde düzenlendi. Törene MEKS Lojistik Yönetim Kurulu Başkanı Mustafa Ekşi, MEKS Lojistik Genel Müdürü Ömer Tuğlu ve Tırsan Treyler Satış İcra Kurulu Başkanı Ertuğrul Erkoç katıldı.

MEKS Lojistik; otomotiv ve tekstil yüklerini Türkiye, Almanya, Doğu Avrupa ve Balkanlar arasında taşıyor. İzmit'teki operasyonel yapılanmasıyla hizmet veren şirket, 2024'ten itibaren uluslararası taşıma ağını genişleterek Avrupa operasyonlarına hız verdi.

Farklı operasyonlara uygun filo

MEKS Lojistik ve grup şirketleri, yurt içi taşımalarında Tırsan damper, silobas ve akaryakıt tankerlerini; uluslararası taşımalarında ise tenteli perdeli araçları kullanıyor. Yeni yatırım kapsamında filoya katılan Yeni Nesil Tenteli Perdeli Multi-Ride araçları da otomotiv ve tekstil taşımalarında görev alacak.

MEKS Lojistik Yönetim Kurulu Başkanı Mustafa Ekşi, Tırsan ürünlerini uzun yıllardır farklı operasyonlarda kullandıklarını ve sahadaki performanslarını yakından bildiklerini belirtti. Ekşi, Avrupa operasyonlarının gelişmesiyle farklı güzergâhlarda kesintisiz çalışacak, yük güvenliği ve verimliliği destekleyecek bir filo kurmayı hedeflediklerini söyledi. Satıştan servise tek noktadan destek almanın operasyonlarda kolaylık sağladığını da vurguladı.

Tırsan Treyler Satış İcra Kurulu Başkanı Ertuğrul Erkoç, MEKS Lojistik'in planlı filo yatırımlarıyla uluslararası taşımacılığını geliştirdiğini ifade etti. Tırsan'ın Ar-Ge altyapısında farklı yol, yük ve iklim koşullarına yönelik testler yapıldığını belirten Erkoç, iş birliğinin yeni yatırımlarla sürmesini diledi. ■

Volvo Trucks, üstyapının geleceğini iş ortaklarıyla şekillendirdi



Marubeni Dağıtım ve Servis'in İzmir'de düzenlediği etkinlikte 50 üstyapı üreticisi buluştu. Yeni 13 litrelik motor platformu ve Volvo FMX 540 8x4 tanıtılırken elektrikli ve alternatif yakıtlı çözümler de ele alındı.

50 üstyapı üreticisi İzmir'de buluştu

Volvo Trucks'ın Türkiye distribütörü Marubeni Dağıtım ve Servis, 20-21 Ekim'de Wyndham Grand İzmir Özdilek Thermal & SPA'da "Volvo Trucks & Üstyapıcılar Etkinliği 2026"yı düzenledi. Türkiye'nin farklı bölgelerinden 50 üstyapı üreticisinin katıldığı buluşmada yeni araç teknolojileri, üstyapı çözümleri, dijital entegrasyon ile elektrikli ve alternatif yakıtlı araçlar ele alındı.


Cevdet Alemdar


Kıvanç Kızılkaya



Emrah Kutlu

Etkinliğin açılışını Marubeni Dağıtım ve Servis CEO'su ve Yönetim Kurulu Üyesi **Cevdet Alemdar**, Ticari Araçlar COO'su **Kıvanç Kızılkaya** ve Kamyon Üst Yapı ve Kamu Satış Müdürü **Emrah Kutlu** yaptı. Teknik sunumları Kamyon Ürün Müdürü **Yusuf Can** gerçekleştirdi.

Alemdar, üstyapıcıları Volvo Trucks ekosisteminin ayrılmaz bir parçası olarak gördüklerini ve ortak mühendislikle müşterilere daha fazla değer sunmayı hedeflediklerini belirtti. Kızılkaya, araç teknolojisiyle üstyapıcı uzmanlığının verimli ve güvenli çözümler sağladığını; Kutlu ise farklı uygulamalara uygun bütüncül çözümlerin önemini vurguladı.

Yeni D13 motor platformu tanıtıldı

Etkinlikte, D11, D13 ve G13 motor ailesinin yerini alması planlanan yeni 13 litrelik platform tanıtıldı. 380-560 HP güç aralığı sunan platformdaki yeni D13 motor, 560 HP güç ve 2.900 Nm tork üretiyor. Motor; Değişken Geometrili Turbo (VGT), Volvo Motor Freni (VEB), retarder ve I-Shift şanzımanla destekleniyor. Sunumlarda montaj süreçlerini kolaylaştıran dijital entegrasyon ve Avrupa emisyon düzenlemelerine uyum da değerlendirildi.

Sergilenen **Volvo FMX 540 8x4 ise 2.600 Nm torku**, ağır hizmet şasisi ve güvenlik sistemleriyle inşaat ve hafriyat uygulamalarına yönelik çözümler arasında yer aldı. ■



Yusuf Can



Bireysel Nakliyeciler Derneği Başkanı Ünal Ünal: Nakliyecinin emeği ve hakkı için mücadele ediyoruz

Taşıma ücretleri kilometre ve ton esasına göre belirlenmeli

Bireysel Nakliyeciler Derneği Başkanı Ünal Ünal, kilometre ve ton esaslı adil ücret sistemi için çalışırken düşük navlun, maliyet ve tahsilat sorunlarını gündeme taşıyor.

ÖZEL HABER: ERKAN YILMAZ

Taşıma ücretlerinin kilometre ve ton esasına dayalı adil bir sistemle belirlenmesine yönelik çalışmalar yaptıklarını belirten Bireysel Nakliyeciler Derneği Başkanı Ünal Ünal, düşük navlun, yüksek işletme maliyetleri, tahsilat sorunları ve yükleme-boşaltma beklemelerinin bireysel taşımacıların öncelikli gündemini oluşturduğunu belirtti. Genel merkezi İzmir'de bulunan ve 2026 yılında kurulan derneğin hukuki destek ve örgütlenme çalışmalarını anlatan Ünal, federasyon ve konfederasyon çalışmalarının da gündemlerinde olduğunu açıkladı.

Bireysel Nakliyeciler Derneği Başkanı Ünal Ünal, bireysel karayolu yük taşımacılarının ekonomik, sosyal, mesleki ve hukuki haklarının korunması için çalışmalar yürüttüklerini söyledi. Ünal, amaçlarının nakliyecilerin sorunlarını ilgili kamu kurumlarına ve siyasi karar vericilere taşıyarak çözüm sürecinin takipçisi olmak olduğunu vurguladı.

Aile mesleğinden dernek başkanlığına

16 Ekim 1977'de Ankara'da doğan Ünal Ünal, ailesinin taşımacılık ve nakliye sektöründe faaliyet göstermesi nedeniyle küçük yaşlardan itibaren mesleğin içinde yetiştiğini anlattı. Nakliye sektörüne 1998 yılında adım attığını, 2008 yılından bu yana da çalışmalarını aktif olarak sürdürdüğünü belirtti.

Bireysel nakliyecilerin yaşadığı sorunları uzun yıllar gözlemlediğini ifade eden Ünal, zaman içerisinde bu gözlemlerini hak arama ve örgütlenme çalışmalarına dönüştürdüğünü söyledi. Geçmişte çeşitli sektörel oluşumlarda yer aldığını kaydeden Ünal, bazı yapılarda mesleki sorunların çözümünden uzaklaşıldığını düşündüğü için ayrıldığını belirtti.

Ünal, bireysel nakliyecilerin bağımsız ve güçlü biçimde temsil edilmesi gerektiği düşüncesiyle dernekleşme ve sendikal örgütlenme çalışmalarına yöneldiğini dile getirdi.

Düşük navlun ve tahsilat sorunları öncelikli gündem

Genel merkezi İzmir'de bulunan Bireysel Nakliyeciler Derneğinin Türkiye genelindeki bireysel karayolu yük taşımacılarını temsil etmeyi amaçladığını belirten Ünal, öncelikli çalışma alanlarını şöyle anlattı:

"Düşük navlun ücretleri, yüksek akaryakıt ve işletme maliyetleri, tahsil edilemeyen taşıma bedelleri ve haksız rekabet meslektaşlarımızın başlıca sorunları arasında yer alıyor. Aracı lojistik firmalarıyla yaşanan anlaşmazlıklar, yetki belgeleri, yükleme ve boşaltma sırasında oluşan beklemeler ile mevzuattan kaynaklanan mağduriyetler üzerinde de çalışıyoruz."

Derneğin bu konuları kamuoyuna, Türkiye Büyük Millet Meclisine, ilgili bakanlıklara ve bürokratik makamlara taşımayı hedeflediğini söyleyen Ünal, talepleri dile getirmenin yanında çözüm önerileri geliştirmeye de önem verdiklerini ifade etti.



Ünal Ünal

Dört avukatla hukuki destek

Ünal, bireysel nakliyecilerin hukuki sorunlarıyla ilgilenilmesi ve ihtiyaç duyulduğunda danışmanlık sağlanabilmesi amacıyla dört avukatı sektörün hizmetine sunduklarını açıkladı.

Taşıma ücretlerinin tahsilinden firmalarla yaşanan anlaşmazlıklara kadar farklı konularda hukuki desteğe ihtiyaç duyulduğunu belirten Ünal, nakliyecilerin haklarını öğrenmesini ve hak arama imkânlarının güçlendirilmesini önemsediklerini kaydetti.

Meclis ve kamu kurumları nezdinde girişimler

Sektörün taleplerini doğrudan karar vericilere aktarmak amacıyla TBMM çatısı altında düzenlenen toplantılara katıldıklarını belirten Ünal, milletvekilleri ve siyasi parti temsilcileriyle görüşmeler gerçekleştirdiklerini söyledi.

Kamu kurumları ve bürokrasi nezdinde de girişimlerde bulunduklarını ifade eden Ünal, ekonomik ve hukuki sorunların ilgili kurumların gündemine alınması, çözüm önerilerinin değerlendirilmesi ve ihtiyaç duyulan mevzuat düzenlemelerinin yapılması için çalışmalar yürüttüklerini bildirdi.

Kilometre ve ton esaslı ücret sistemi talebi

Derneğin öncelikli hedefleri arasında taşıma ücretlerinin kilometre ve ton esasına dayalı adil bir sistemle belirlenmesine yönelik çalışmalar bulunduğunu anlatan Ünal, nakliye bedellerinin zamanında ve güvence altında tahsil edilmesinin de temel talepleri olduğunu söyledi.

Ünal; haksız rekabetin önlenmesine yönelik mevzuat düzenlemeleri, K1 ve C2 yetki belgeleriyle ilgili sektörel sorunların çözümü ve yükleme-boşaltma sırasında yaşanan bekleme mağduriyetlerinin giderilmesi için girişimlerini sürdürmek istediklerini belirtti.

Dijital kanallarla mesleki dayanışma

Sosyal medyayı bilgilendirme ve dayanışma aracı olarak kullandıklarını ifade eden Ünal, düzenli yayınlar, sektörel değerlendirmeler ve hak arama çağrılarıyla Türkiye'nin farklı bölgelerindeki nakliyecilere ulaştıklarını söyledi.

Meslektaşlarının sorunlarını dijital iletişim kanalları üzerinden doğrudan dinlediklerini belirten Ünal, bu çalışmalarla hem mesleki bilincin hem de ortak hareket etme kültürünün güçlenmesini amaçladıklarını kaydetti.

Derneğin faaliyetleri, duyuruları ve sektörel bilgilendirmeler için www.bnd.org.tr ve www.bns.org.tr adreslerini kullandıklarını aktaran Ünal, www.nakliyesikayet.com platformuyla da nakliyecilerin firmalarla yaşadıkları sorunları ve deneyimlerini paylaşabilecekleri, birbirlerini bilgilendirebilecekleri bir dijital ortam oluşturmayı hedeflediklerini ifade etti.

Federasyon ve konfederasyon çalışmaları gündemde

Türkiye'nin farklı bölgelerinde faaliyet gösteren bireysel nakliyecileri ortak sorunlar ve hedefler etrafında buluşturmak istediklerini belirten Ünal, dernekleşme ve sendikal örgütlenmenin yanında federasyon ve konfederasyon çalışmalarının da gündemlerinde olduğunu açıkladı.

Hukuki destek imkânlarını ve mesleki dayanışmayı geliştirmeyi amaçladıklarını söyleyen Ünal, bireysel nakliyecilerin kamu kurumları ve siyasi karar vericiler nezdinde daha güçlü temsil edilmesi için çalışacaklarını vurguladı.

"Başkanlık bir unvan değil, sorumluluk"

Dernek başkanlığını bir makam veya unvan olarak görmediğini belirten Ünal Ünal, şu değerlendirmede bulundu: "Benim için dernek başkanlığı büyük bir sorumluluktur. Amacım, yıllardır sorunları yeterince gündeme getirilmeyen bireysel nakliyecilerin haklarını savunmaktır. Sorunları yalnızca sosyal medyada dile getirmekle yetinmeyip Meclise, siyasi karar vericilere, bürokrasiye ve kamuoyuna taşıyarak somut çözümler elde etmek için mücadele ediyorum. Bireysel nakliyecilerin emeğinin karşılığını alabildiği, adil rekabet koşullarında çalışabildiği, hukuki güvencelerinin ve mesleki saygınlığının korunduğu bir taşımacılık sektörüne katkı sunmak istiyoruz." ■





Taşımacılara SGK'dan yeni düzen

Trafik tutanağı sonrası önce inceleme

SGK, trafik ceza tutanaklarına dayalı sigortalılık işlemlerini yeniden düzenledi. Sürücü ile taşımacı arasında önceden çalışma ilişkisi bulunmadığı belirlenen dosyalarda, doğrudan tescil ve ceza işlemi yerine denetim yapılacak. Sürücü ve işverenin ifadeleri alınarak hazırlanacak rapor doğrultusunda işlem yürütülecek.

Sosyal Güvenlik Kurumu (SGK), 19 Ekim 2026 tarihli ve 2026/22 sayılı Genelgesi ile trafik idari para cezası karar tutanaklarına dayalı sigortalılık tespitlerinde izlenecek usulleri değiştirdi. Düzenlemeyle, kayıt dışı istihdamla mücadeleye ilişkin 2015/25 sayılı Genelgenin 4/a kapsamındaki sigortalılara yönelik bölümünde değişiklik yapıldı.

Türkiye Şoförler ve Otomobilciler Federasyonu (TŞOF), düzenlemeyi 6 Kasım 2026 tarihli ve 2026/27 sayılı genelgesiyle bağlı odalara duyurdu. Genel Başkan Mehmet Yiğiner ve Genel Sekreter Yusuf Avan imzalı yazıda, uygulamanın şoför ve taşımacı esnafına bildirilmesi istendi.

Düzenleme, trafik cezalarını veya SGK yaptırımlarını kaldırmıyor; trafik tutanaklarına dayalı sigortalılık, prim ve ceza işlemlerinde izlenecek inceleme ve denetim usulünü değiştiriyor.

Çalışma ilişkisi araştırılacak

Yeni uygulamada, yüze karşı tebliğ edilen trafik ceza tutanakları ve tespite yarayan bilgi ve belgeler, Kayıt Dışı İstihdamla Mücadele (KADİM) servislerince incelenecek.

TŞOF'un açıklamasına göre, tutanakta adı bulunan sürücü ile işveren arasında tutanak tarihinden önce herhangi bir işçi-işveren ilişkisi bulunmadığı belirlenen dosyalar, resen tescil ve idari para cezası işlemi yapılmadan denetim servisine gönderilecek.

Denetim birimince sürücü ve işverenin ifadelerine başvurulacak. Sigortalılık ve buna bağlı işlemler, hazırlanacak rapor doğrultusunda yürütülecek.

Geçmiş sigortalılık kaydı olanlarda mevcut usul

KADİM servislerinin incelemesinde, kişinin önceki herhangi bir dönemde aynı işverene ait işyeri dosyasında sigortalı olduğunun anlaşılması halinde mevcut usul uygulanacak.

İşveren bildirimi veya Kurumun daha önceki tespitiyle aynı işyerinde sigortalılığı bulunan kişilere ilişkin bilgiler, ayrıca denetime sevk edilmeden ilgili servislere gönderilecek. Ceza, prim tahakkuku ve tahsilat işlemleri bu servislerce yürütülecek.

Her tespit günü için bir günlük hizmet

Genelgede, fiilî çalışmanın tespit edildiği kayıtlara göre hizmet günlerinin nasıl değerlendirileceği de açıklandı.

Bir günlük hizmet kazandırılmasına ilişkin hüküm yalnızca trafik ceza tutanaklarıyla sınırlı değil. Kamu idarelerinden alınan bilgi ve belgeler ile kolluk, zabıta, doktor, veteriner ve mühendis gibi görevlilerce düzenlenen, kişinin fiilen çalıştığını ortaya koyan tutanaklar da bu kapsamda değerlendirilecek. SGK'nin denetim ve kontrolle görevli memurları ile kamu idarelerinin denetim elemanlarının tespitleri ise bu hükmün dışında tutuluyor.

Bu kapsamdaki her bir fiilî çalışma kaydı için, tutanağın düzenlendiği tarih itibarıyla bir günlük hizmet kazandırılacak.

Aynı işyerindeki çalışmaya ilişkin birden fazla bilgi ve belgenin SGK'ye ulaşması halinde, en eski tarihli tespit işe giriş tarihi kabul edilecek. Aynı ayda ve sonraki aylarda tespit edilen her çalışma günü için bir günlük hizmet kazandırılacak. Çalışma ilişkisi kısmi süreli çalışma olarak ele alınacak.

Tespit bulunmayan aydan sonra yeni işe giriş

Tespit bulunmayan bir ayın ardından yeniden çalışma tespit edilirse, bu tarih yeni bir işe giriş olarak değerlendirilecek. Önceki çalışma ilişkisi ise hizmet kazandırılan son gün itibarıyla sona erdirilecek.

İlk ve son tespit arasındaki çalışmanın sürekli olduğu yönünde itiraz edilmesi halinde konu denetime sevk edilecek.

Uygulama örneklerle anlatıldı

Genelgedeki örneğe göre, bir kişinin aynı işyerinde mart ayında iki, nisan ayında bir, mayıs ayında iki ve haziran ayında bir farklı gün çalıştığı tespit edilirse, her ay için tespit edilen günler kadar hizmet kazandırılacak.

Mart ayındaki ilk tespit tarihi itibarıyla işe giriş bildirgesi düzenlenecek. Takip eden aylarda da tespit bulunduğundan her ay yeniden işe giriş bildirgesi düzenlenmeyecek. Hizmet kazandırılan son gün itibarıyla işten ayrılış bildirgesi düzenlenecek.

Diğer örnekte ise mart ve nisanda çalışma tespiti bulunmasına rağmen mayısta herhangi bir tespit bulunmuyor. Bu durumda önceki çalışma dönemi için işten ayrılış tarihi, nisanda hizmet kazandırılan son gün olacak. Hazirandaki ilk tespit yeni işe giriş sayılacak; haziran ve temmuz aylarında tespit edilen günler kadar hizmet kazandırılarak son hizmet günü itibarıyla işten ayrılış bildirgesi düzenlenecek.

Devam eden dosyalar da yeni hükümlere tabi

TŞOF'un bilgilendirmesine göre, SGK'nin 19 Ekim 2026 tarihli ve 2026/22 sayılı Genelgesinin yayımlandığı tarih itibarıyla KADİM servislerince incelenmiş ancak henüz ilgili servislere gönderilmemiş kayıtlar ile işlem yapılmak üzere gönderilmiş kayıtlar, yeni hükümler doğrultusunda değerlendirilecek.

Tescil ve hizmet işlemleri tamamlanarak tebliğ edilmiş kayıtlara yönelik itirazlar hakkında ise daha önce olduğu gibi itiraz komisyonları karar verecek. ■



Daima senin ışığında.

Saygı, sevgi ve özlemle anıyoruz...

1881-193∞

Mercedes-Benz
The standard for buses.